

OLIO TRASMISSIONE (CAMBIO E COPPIA CONICA)

Sto per sostituire l'olio nel cambio e coppia conica della RT con 30.000 km.
Invece del SAE90 vorrei mettere un multigrado 75W140. Cosa ne pensate?

Ezio51 Inviato - 27 Feb 2004

Per l'impiego di un SAE 85W140 nel cambio, a 30.000 km è ora di farlo.
Ed è ora di farlo anche nella coppia conica della trasmissione posteriore.
1 litro basta per ambedue.

Ne beneficerà il funzionamento del cambio, più pastoso e silenzioso e più longevo.
Anche qui una marca vale l'altra, l'importante è che sia indicata la specifica di utilizzo GL5 "per ingranaggi ipoidali", che sono semplicemente gli ingranaggi a dentatura elicoidale.
Io ho messo, scelto a caso il primo che ho trovato in commercio, un BARDAHL SAE 85W150 sintetico ed ho trovato un notevole miglioramento rispetto a prima.

Tipo d'olio consigliato da mamma BMW nel manuale d'officina R1150RT:

- Olio "DI MARCA" SAE 90 API GL 5 per ingranaggi ipoidali
- Olio CASTROL MTX SAE 75W-140 API GL 5 sintetico per ingranaggi ipoidali

Applicando la proprietà transitiva, al posto del CASTROL SAE 75W-140 API GL 5 per ingranaggi ipoidali va bene anche:

- Olio BARDAHL SAE 75W-140 API GL 5 per ingranaggi ipoidali
- Olio ELF SAE 75W-140 API GL 5 per ingranaggi ipoidali
- Olio "DI QUALSIASI MARCA" SAE 75W-140 API GL 5 per ingranaggi ipoidali

Mad Max Inviato - 23 Feb 2004

Al prossimo cambio olio trasmissione (cambio e coppia conica) volevo provare:

- CASTROL MTX SAE 75W-140 API GL 5 sintetico.

Non è facile reperirlo. Sarei riuscito a trovarlo solo da Wunderlich a 22,80 Euro al litro.

- CASTROL SAF-XJ SAE 75W-140 API GL 5 sintetico.

Specificamente formulato per differenziali a slittamento limitato (per automobili).

- BARDAHL SAE 75W-90 API GL 5 sintetico, additivato con C60 (fullerene)
- BARDAHL T&D SAE 85W-140 API GL5 semisintetico e additivo Bardahl T&D (a base di Polar Plus) da aggiungere all'olio nella misura del 10-20% in volume.
- AGIP ROTRA MP SAE 85W-140 API GL5 semisintetico.

Qualcuno li ha mai provati sulla mukka?

skappa Inviato - 23 Feb 2004

Vanno bene tutti, l'importante è che siano GL5.

- CASTROL MTX SAE 75W140 API GL5 sintetico. 13,32 € al litro.

Il cambio è più morbido e pastoso.

porchitello Inviato - 23 Feb 2004

- BARDAHL T&D SAE 85W-140 API GL5 semisintetico con l'aggiunta di un additivo.

Alpheus Inviato - 24 Feb 2004

- FUCHS SAE 85W140 API GL5. Migliora un pochino la precisione a caldo.

gpepe **Inviato - 24 Feb 2004**

- SYNECO SAE 75W140 API GL5 sintetico. I miei conce lo usano abbastanza.

- TEXACO SAE 75W140 sintetico. Lo usano le Jaguar nel differenziale.

Sulla vecchia RT era eccellente sia nel cambio che nella coppia conica finale , unico neo dai conce Jaguar costa 66 neuri al litro! Col Texaco il cambio va che è un piacere a freddo e a caldo.

bi-power **Inviato - 26 Feb 2004**

- CASTROL MTX SAE 85W140 API GL5 sintetico. Costa 15.76 neuri al litro e viene venduto anche in barattoli da 1 litro.

Consiglierei al suo posto il CASTROL SAF-XJ SAE 75W-140 API GL 5 sintetico.

Ezio51 **Inviato - 4 Mar 2004**

Al posto del comune SAE 90, che ha il difetto di surriscaldare la coppia conica nelle salite in montagna, è meglio un multigrado SAE 80W140 API GL5 di qualsiasi marca.

- BARDAHL T&D SAE 85W-140 API GL5 semisintetico. 9,25 neuri al litro. Additivo già contenuto nell'olio. Cambio più pastoso e preciso e silenzioso. Coppia conica non surriscalda.

- ELF TRANSELF SAE 85W140 API GL5 semisintetico. 10,00 neuri al litro.

Mi sembra ottimo come il Bardahl.

Spartacus **Inviato - 27 Aug 2004**

Il cambio del mio ADV era rumoroso, fischiava in 4/5/6 e gli innesti erano un tantino duri, quindi stufo dei concerti vado dal buon Alpheus e cambiamo l'olio con l'MTX 75/140 totalmente sintetico della CASTROL.

Provo la moto per un po' ma il miglioramento mi sembrava minimo, quindi ieri sono andato ed ho comprato l'additivo T&D della BARDAHL.

Ieri sera siringa alla mano tolgo 80 cc di olio dal cambio e 22 cc dalla coppia conica e li rimpiazzo con l'additivo.

Esco, vado dal DIAVOLETTA, prendiamo il vacuometro elettronico che ha costruito e lo proviamo regolando il minimo ed i corpi farfallati della mia bimba,.. beh, il minimo e' un orologio ed accelerando sale di giri liscia e senza una minima vibrazione, vuol dire che il vacuometro ha un livello di precisione elevatissimo, bravo diavulas.

Ma tornando al cambio, dopo la registrazione del minimo vado a fare un giro per provare bene anche il cambio e.... sorpresa, i fischi o sfregamenti sono dimezzati e le marce entrano senza quasi farsi sentire, avevo delle scarpe normali e cambiando non sentivo nemmeno un minimo impuntamento della pedalina cambio, un burro.

Allora soddisfatto sono tornato a casa e sono andato a dormire felice.

Dimenticavo, l'additivo costa la spropositata cifra di 8 euro scontato e va solo aggiunto all'olio in misura del 10/20% della capacità della scatola cambio.

Muttley **Inviato - 27 Aug 2004**

Io avevo provato con l'additivo della Sintoflon. Risultato ottimo ma dura poco 5/6000 Km....

Spartacus **Inviato - 27 Aug 2004**

Oltre a quello Bardahl, c'era anche il SILK 50 permanente, che e' un botticino da 80 cl che va aggiunto all'olio ed a detta di chi l'ha provato e' eccezionale (su vetture fuoristrada con cambi duri o

con forti impuntamenti a caldo, fatto il trattamento questi sparivano quasi), dura per molti cambi olio perchè si fissa al metallo degli ingranaggi e costa di listino 48 Euro, scontato 33, ma io avendo il cambio nuovo, ho optato per un trattamento dell'olio con costo minimo (8 euro) e tieni presente che con una confezione fai due cambi olio, quindi 80.000 Km.

Io lo usavo nella mia vecchia Guzzi e dopo 110.000 Km il cambio ed il cardano erano come nuovi, mai un problema ed erano meno rumorosi e con meno vibrazioni rispetto a quelli BMW (lo so che sembra strano, ma è così).