



Shell Spirax S2 A

Nom Précédent : Shell Spirax A

HUILE HYPOÏDE POUR DIFFÉRENTIELS ET TRANSMISSIONS FINALES

- assure une protection efficace contre le grippage des dentures
- n'affecte pas les composés en bronze et en cuivre

fortes pressions sous de hautes contraintes de glissement spécifique. Les additifs EP sont sélectionnés de telle sorte qu'ils n'affectent pas les matériaux en bronze et en cuivre.

APPLICATION

Shell Spirax S2 A est une huile de transmission conçue pour les applications qui nécessitent l'emploi d'une huile répondant à la classification API GL-5.

COMPOSITION

Shell Spirax S2 A est le résultat de l'association d'huiles de base minérales sélectionnées avec soin et d'un ensemble d'additifs EP spécialement adaptés.

CARACTÉRISTIQUES

Shell Spirax S2 A offre une protection efficace contre l'usure due aux mouvements mécaniques et à la corrosion, dans des conditions d'utilisation caractérisées par un couple élevé à bas régime et un fonctionnement saccadé. Les produits contiennent un ensemble efficace d'additifs EP (Extrême Pression) limitant le phénomène de grippage des dentures soumises à de

SPECIFICATIONS

Shell Spirax S2 A répond aux spécifications suivantes :

API GL-5

RESULTATS DES ANALYSES

Shell Spirax S2 A			80W-90	85W-140
grade SAE	-	SAE J306	80W-90	85W-140
viscosité à 40 °C,	mm ² /s	ISO 3104	146	358
viscosité à 100 °C,	mm ² /s	ISO 3104	14,7	25,6
indice de viscosité	-	ISO 2909	100	94
densité à 15 °C,	kg/m ³	ISO 12185	904	908
point d'écoulement limite,	°C	ISO 3016	-27	-15
point d'éclair (Cleveland, vo),	°C	ISO 2592	175	215

REMARQUES

Pour les intervalles de vidanges, il convient de respecter les recommandations du constructeur du véhicule. A défaut, nous préconisons des intervalles d'environ 100.000 km ou 2.000 heures, sans toutefois excéder un délai maximal d'un an.

Bien que les additifs EP utilisés dans ces huiles ne nuisent pas aux matériaux en bronze et en cuivre, il

convient d'éviter l'utilisation de Spirax S2 A dans les boîtes de vitesses synchronisées. Les additifs EP sont en effet susceptibles de prolonger le temps d'enclenchement des vitesses, d'engendrer une production excessive de chaleur et de provoquer des phénomènes d'usure plus importants au niveau des mécanismes de synchronisation.

18-1-2011