

Egy W 124 Mercedes váltó átalakulása.

A váltókról különösebben nem akarok írni, hiszen a mai internetes világban oldalak tömkelegét lehet találni ebben a témában. Aki komolyabban akar vele foglalkozni az bőven találhat szakirodalmat.

A többséget tudom, hogy nem ez érdekli. Azért a tisztánlátás kedvéért pár szóban tisztázzunk egy-két dolgot. A négy és ötsebességes váltók között mi a különbség? Persze tudom a fokozatok száma, de én nem erre az egyértelmű dologra gondoltam. A négyes váltóban a 4. fokozatot direktnek nevezik. Ez azt jelenti, hogy a váltónak csak forgásközvetítő szerepe van a motor főtengelyének fordulatszámához megegyezik a kardán fordulat számával. Az ötös váltó esetében a motor kevesebbet forog mint a kardán, tehát a kihajtás gyorsított. Az hogy mennyivel forog többet a kardán mint a motor azt a váltó fogaskerékátételeinek aránya szabja meg. Ezek az adatok általában szakirodalomban hozzáférhetőek. A kardán egy további lassító áttételen-difin-keresztül hajtja a kerekeket.

A Mercedes a múltban nem igazán kényeztette el a vevőit az ötsebességes váltók alkalmazásával. A W 123-as esetében valószínűleg feláras alkatrész volt, úgy mond luxus. Az ötös váltó tehát keményen hiánycikk az öreg vasak esetében. A néha felbukkanó példányok már feltehetően több motort-autót kiszolgáltak emiatt állapotuk kérdéses, nem beszélve az árukról. Tapasztalatom szerint a váltóért kifizetett összeg és annak állapota nem igazán áll arányban egymással. A megoldás az lehet, hogy az újabb típusok váltóját kellene valamilyen módon a 123-ra felszerelhetővé alakítani. A 123 utáni típusoknál már jóval elterjedtebbé vált ez a váltótípus. Kivéve talán a 200D-et ami esélyt ad arra, hogy egy olcsóbb és jobb állapotút vásárolhassunk a piacon.

Térjünk a lényegre. A képeken látható, hogy a kettős váltó a hosszát leszámítva szinte teljesen egyformának tűnik. Egyébként az is de csak kívülről. Ez azért érdekes, mert kettős tervet dolgoztam ki. Az egyik az volt, hogyha a belseje is egyforma akkor a 123-as váltóba átpakolom az ötös váltó fogaskerekeit és még ami kell. Az sajna nem jött össze, mert a belső teljesen más. Eltérnek a csapágys és fogaskerék méretek a váltóház belülről!! Tehát az egyszerűbb megoldás kihúzás.

Sajnos a B terv az már nem ilyen egyszerű. A házilagos kivitelezés itt már nem jöhet szóba. A képeket megnézve látható, hogy a kuplungmunkahengernél keresztirányba húzódó kiemelkedés mindkettő váltónál ugyanott található. Eddig a kiöntésig a váltók egyformák - minimális az eltérés - innét jött az ötlet. Vagyis mindkettő váltónak le kell vágni a kuplungharangját és a megfelelőket összehegeszteni. Persze ez nem ilyen egyszerű, hiszen itt méreteket, egytengelyűséget stb. figyelembe kell venni. Az említett művelet már csak megfelelő gépműhelyben végezhető el. A hegesztés előtti gépmunkákat nem részletezem. Van elég bázisfelület, hogy a párhuzamosság megfelelően kialakítható legyen. De mi van a központósítással? Hol hegezzük össze a kettős darabot? Készítettem egy képen látható központosító szeszámot. Ehhez egy diesel hátsó deknit használtam, ami a motor és a váltó között van. A deknit felcsavaroztam a váltóra és a kinyomocsapágy csúszóhüvelyére ráhúztam egy méretes csövet, amit rögzítettem a lemezen. A központosítás tehát megoldódott, lehet hegeszteni.

Írta: Taki

2009. július 30. csütörtök, 18:29

Gondolom a hegesztés szó láttán sokan elgondolkodtatok. Bírja-.nem bírja?.Eltörik-nem törik?.Igazából ez a használat során fog kiderülni..Emiatt én nem félek.Hegesztettünk mi már ennél sokkal kényesebb dolgokat is-motorváz stb.-és nem volt vele gond.Persze minden előfordulhat.

Tehát a lényeg már készen van.A nyelestengelyt kell még megtoldani,hogy beérjen a lendkerékcsapágyig és gyakorlatilag kész a 123-as váltó.Igaz még össze kell rakni ,de ott mindent oda kell visszatenni ahol volt.Persze nem hátrány ha már valaki látott ilyet!!!

Beszéljünk a költségekről.Azért ez sem olcsó mulatság.Kell hozzá kettő db.váltó,gépmunkák,hegesztés meg egy csomó meló. Amennyiben mindent bolti áron számolunk a végösszeg magasabb is lehet,mintha vennénk egy 123-as váltót./Azért azzal is van macera:rövidkardán,rudazatok,váltótartró/Ismétlem a vigasztaló csak egy dolog lehet,hogy van esély egy jó állapotú váltó megvételére.

Én nem mondanám,hogy az ötös váltók nem jók.Cseréltem én már széthajtott négyes váltót is meg ötöst is.Mindkettőnek az alacsony fokozataival volt gond./ez az én tapasztalatom!!!!/ Mindenkinek magának kell eldöntenie,hogy belevág-e.Nekem elég olcsóra sikeredett,úgyhogy az én esetem nem mérvadó.Hozzáteszem,hogy a használtautón vettem a váltót egy huszasért.Ha én ki tudtam fogni akkor sikerülhet nektek is.Egyébkén ötven körül lehet vásárolni,a többit meg ki lehet számolni.Ezért itt egy segédlet,hogy mi az ami kell: Az említett 2 db váltó.Valamelyikben legyen benne a kuplungmunkahenger,villa és a kinyomócsapágy.

Rudazatok/alakíthatóak/

Kulissza

Váltótartró/alakítható/

Rövidkardán

Kuplungtárcsa/ez már kisbordás/

Km.spirál

Gépmunkák,hegesztés

Lényeges dolog még az is,hogy elvileg jó a benzines váltó is. Ha valaki részánja magát szívesen segítek.

Ui:

Tisztában vagyok vele,hogy ezt- amit én most megcsináltam-sokan gányolásnak tartják.Lehet,hogy igazuk van.Erre csak azt tudom mondani,hogy nem muszáj-nem kötelező-ezt az utat járni.Itt felnőtt emberek vannak , akik el tudják dönteni,hogy mit akarnak.Én úgy döntöttem,hogy ezt-és még mást is-megcsinálom és biztos vagyok benne,hogy semmi gond nem lesz vele.

Köszönöm megtisztelő figyelmeteket:

Tisztelettel: Takács Tibor

Egy W 124 Mercedes váltó átalakulása

Írta: Taki

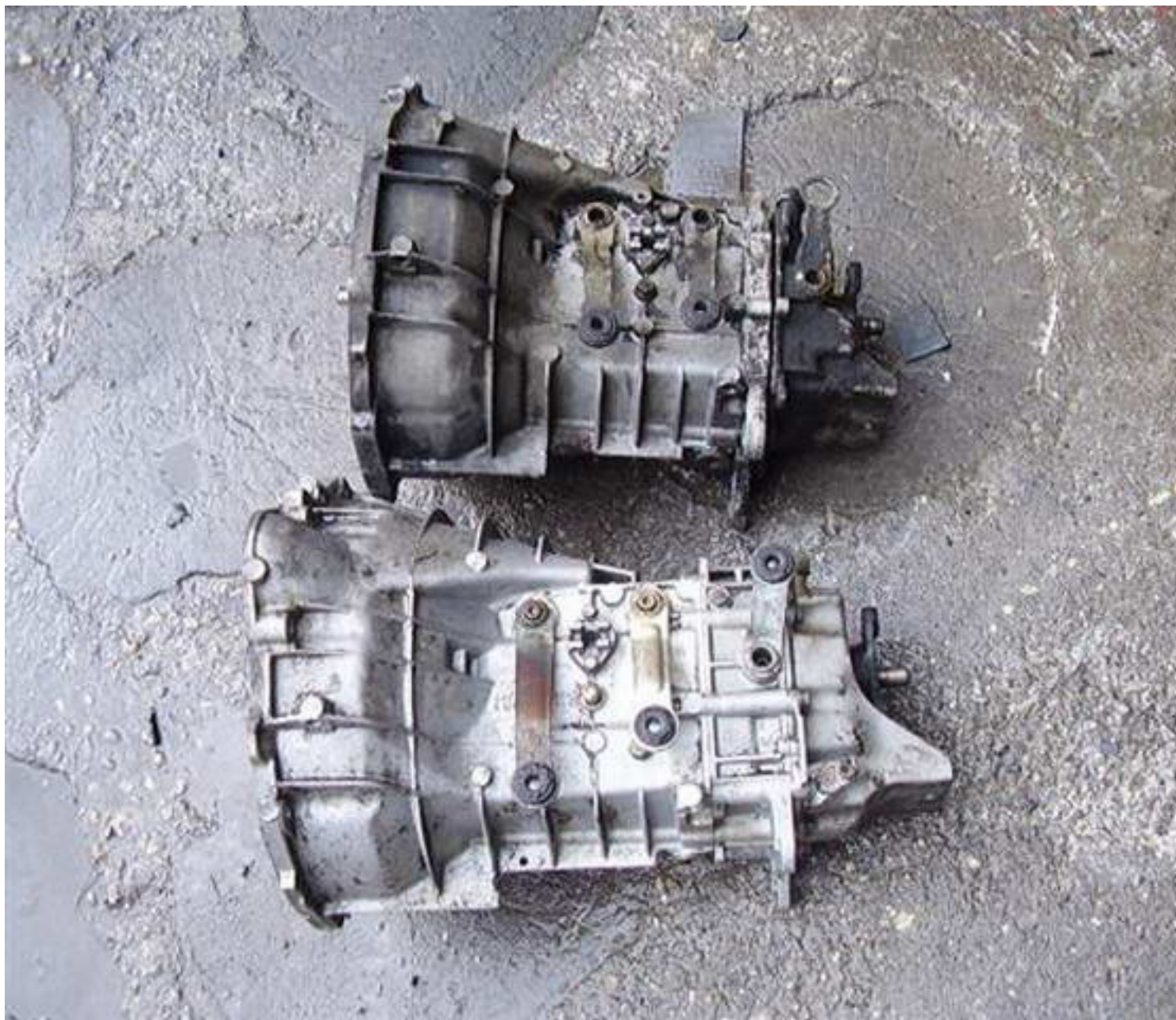
2009. július 30. csütörtök, 18:29



Egy W 124 Mercedes váltó átalakulása

Írta: Taki

2009. július 30. csütörtök, 18:29



Írta: Taki

2009. július 30. csütörtök, 18:29



Írta: Taki

2009. július 30. csütörtök, 18:29



Egy W 124 Mercedes váltó átalakulása

Írta: Taki

2009. július 30. csütörtök, 18:29



Egy W 124 Mercedes váltó átalakulása

Írta: Taki

2009. július 30. csütörtök, 18:29



Egy W 124 Mercedes váltó átalakulása

Írta: Taki

2009. július 30. csütörtök, 18:29



Egy W 124 Mercedes váltó átalakulása

Írta: Taki

2009. július 30. csütörtök, 18:29

