

Egy szép januári reggelen nem akart indulni a drága. Mivel automata váltós húzni nem lehet, megbikázta egy barátom de semmi. Próbáltuk hidegindító spray-vel (bár úgy tudom a Merci nem szereti a hidegindítót). Gondoltam kitámasztanak a szelepek, nosza állítsunk hézagot. A 6161912 motoroknál hidegen a szívó 10, a kipuffantó 35 (turbónál 30). Ezt ajánlatos ellenőrizni olajcserénél de évente legalább egyszer. Én ezt elmulasztottam és erre a hibára gyanakodtam, emiatt nincs kompresszió. Így is volt de a beállítás után sem indult. Valaki mondta, hogy a szelep nem zár a ráakódott koromtól és koksztól. Ok hengerfej leugrik.

Hűtővizet leengedtük, a légszűrő házat leszereltük. Mivel automata váltós, egy csomó vákum csövecske rohangál a váltó az adagoló a vákumszivattyú vezetékeihez. Szerencsére különböző színűek de azért felírtuk, hogy melyik hová csatlakozik. A gázpedál rudazatját a kis gömbcsuklóknál egy csavarhúzóval szétugrasztottuk a szelepfedélen levő tartó konzolokat leszedtük. Az adagolóról és a porlasztókról a nagynyomású csöveket lekötöttük. Ide 17 villás kulcs kell de nem árt ha van olyan spec kulcs ami úgy néz ki mint egy csillag kulcs de a közepéből kitört egy darab:) Azért fontos, nehogy lesarkaljuk a hollandi anyákat, mert az adagolón elég szűk a hely. Alternatív megoldás a villáskulcs pofájából leköszörölni. Leszereltük 4 db 8-as imbusz csavarral rögzített szintező szivattyút (a hátsó lengéscsillapítókba nyomja az olajat, ezért terheléstől függetlenül a járgány mindig vízszintes, nem lóg a segge) A szervó szivattyút a gázolajszűrőt taró konzolt. Lehet külön külön de egyben is. Nem írom le teljes részletességgel, hisz úgylátja mindenki, hogy mikor kell 22, 19 17, 13-as kulcs, imbusz vagy torx....

A hengerfej csavarok kiszerelese előtt a vezérműlánc kereket leszedtük. Azért így csináltuk, mert elvileg egy spéci szerszámmal a láncot kéne szétkapni. Bátran leszedhetjük, mert ék (vagy íves retesz nem tudom melyik a helyes kifejezés) rögzíti, tehát visszaszerelésnél nem rakhatjuk el a vezérlést. Az Opelekenél például kúpos volt és 360 fokban bárhová visszarakhattad Hülye megoldás de szerencsére Mercedesünk van :) A hengerfejen található egy kis belső menetes stift ami a vezérmű láncot támasztja ezt egy 6-os csavarral és alátétek meg 10-es 12-es anyák segítségével ki tudjuk húzni. Leszedjük a hidraulikus feszítőt ami a hengerfej oldalán van ha szemben állunk bal oldalon. Jobb oldalon a vezetőt kell kiszedni, könnyen kijött. A vezérmű láncot egy darab dróttal valahová kikötöttük nehogy beleessen a blokkba. Bár mint később kiderült teljesen mindegy lett volna de ha valaki "csak" hengerfej tömítést akar cserélni ennyi is elég. A termosztát házban levő bilincseket fellazítottuk és nagyon fontos a hengerfej és a blokk között lévő kis U alakú cső leszerelése. Ez a motor elején található ha szemben állunk a járművel. Ne felejtsük el a fűtéshez csatlakozó hátsó vízcsövet sem leszedni. A 18 db (12-es és 12 szögű torx) hengerfej csavar meglazítása után még van a hengerfej elejében, belül kettő, és kívül egy (?) db 8-as imbusz csavar. Ezeket is szedjük mert kigúvadhat a szemünk akkor sem jön le a hengerfej:) A szívó és kipufogó sort se felejtsük el, valamint a kipufogó cső csatlakozását. Ennél nagyon féltem, hogy leszakad a csavar de némi nyikorgás után simán meglazult és lejött az igencsak megviselt csavar.

Leszedtük a hengerfejet és akkor láttuk, hogy a 4 dugattyúból 3 hosszában elrepedt! Csodálkoztunk, hogy nem volt kompresszió! Az okokat mai nem tudom! Erről van valakinek ötlete???

Ezután gondolkodtam, hogy mit is kéne csinálni? Vegyek egy bontott motort 50 rugóért? Zsákba macska! A felújítás mellett döntöttem. Motor ki.

Olajat leengedtük. Kiszertük a hűtőt. Az két alsó olajvezetékre is figyeljünk ami a váltó olajat hűti és a vízhűtő aljába csatlakozik. Ékszíjak, generátor, nívó pálca, vákuum szivattyú, vízpumpa, adagoló ... szóval minden ami a blokkon van leszertük. Hátral az önindítót és a többi kuplung harangon levő csavart is kiszertük a váltót egy krokodil emelővel alátámasztottuk. Ne felejtjük el a két oldalon levő motortartókat sem. A főtengely szíjtárcsáira egy használt de jó erős és hosszú vonalszíjat hurkoltunk (lehet lánc is) a blokk hátulján pedig adott egy fűl amihez rögzíteni lehet a kiemeléshez használatos eszközt. Ezután elkezdjük ide oda mozgatva széthúzni a motort és a kuplung részt. Könnyen kijött. Leszertük az olajteknőt, olajszivattyút, az automata olajos kuplungot a lendkereket és a blokkon maradt alkatrészeket, hogy minél kevesebbet kelljen emelni ha visszük a "műtetre". Így is lehetett ám gyúrni vazzeeee.:)

Debrecenben a Motor doktor nevű cég csinálta (remélem nem gond egy kis reklám) a gépi munkát. Sajnos cserélni kellett a szelepeket is fűrés, főtengely köszörülés új csapágysor, dugattyúk, gyűrűk..... Ezalatt én elvittem az önindítót és a generátort szerelőhöz, perselyezés, szénkefe csere, csapágó.... Az adagolót és a porlasztó is beállítottam. A 4 porlasztót cserélni kellett és vettem 4 izzító gyertyát is. Szerencsére van kedvezménye az egyik autós boltos barátomnak így sokat spórolhattam. Egyébként Bárdi Láng Unix Iharos AutoKelly ... szinte minden van de érdemes tájékozódni mert van ahol az egyik van ahol másik helyen olcsóbb illetve drágább az alkatrész. Bontóban nem nagyon látni 123-as gépet, régen Nyíregyháza-Rozsréten még volt de mára elkopott, viszont a környékelieknek javaslom a Díószegi úti bontót Debrecenben és Kisvárdán van egy nagyon tuti bolt de ha gyári alkatrész kell azt sajna csak a Postaautónál lehet beszerezni. Hangsúlyozom itt a keleti régióban. Motor vissza.

A "dokik" adták a tömítés garnitúrát (Victor Reinz) is. A blokkot lecsiszoltam drótkorong és egy fűrőgép segítségével, ugyanígy a lev. szűrő házat és az olajteknőt. Azután fekete hőálló festéssel lefújtam (sok nem látszik belőle, mert a helyén és felszerelve rá minden kütyütől, a blokk szinte elbújik). Az olajos alkatrészeket nitro hígítóban mostam el nagyon szépen letakarítja a koszt. Először az olajteknőt tettük vissza. Előbb azonban finom csiszoló vászonnal csiszoljuk le a felületet és hígító ruhával (vagy jó a féktisztító spray is) tisztítjuk le. Utána tömítő (mi Locktite-et használtunk) pasztával vékonyan kenjük be mind a blokk mind az olajteknő oldalát. Ne felejtjük ki a hátsó főtengely szimeringet helyettesítő teflonos "gatyamadzagot" sem. Azzal a kis millió apró és 2 hosszú imbusz csavarral szépen fokozatosan szorítuk össze. A kisebbik tekőhöz már jár papír tömítés is de ide is tettünk pasztát (sőt én mindenhová a termosztáttól az adagolóig). Visszatettük a főtengelyre a az új szimeringet és a szíjtárcsákat a motortartó karokat. Minden fontosabb csavart nyomaték kulccsal húztunk meg.

Adatokat a Haynes féle szerelési kézikönyv cd -ből másoltam. Ha valakinek kell szívesen másolom és küldöm, vagy mondok adatokat ha elég pár kép vagy szám.

A fogaskoszrút megfordítottuk, mert elég csúnyán megette a fogakat az önindító 27 év alatt. Leütni simán le lehet két kalapáccsal, vissza rakás előtt azonban már érdemes megmelegíteni a koszorút. Simán rá ment a lendkerékre. Hagyjuk kihűlni aztán porcukorral szórjuk meg... Ja bocs ez már Sweetcake szakterülete:) Szóval szépen mindent visszarakunk, meghúztunk. Érdemes a főbb részek csavarjait, külön dobozokba tenni már a kiszertelésekor és elmosni. Az olajszűrő házat is kimostam hígítóval, üvegmosó és ecset segítségével. Csak azért

jegyzem meg mert közel 500 km-t mentem a géppel de olyan gyönyörű sárga az olaj mintha most öntöttem volna bele.Sajnálom lecserélni.A motor visszahelyezése már egy kis erőszakot igényelt, mert nehezen kapott vissza a tengelyre a kuplung rész, de azért sikerült.Csavarok vissza , önindító szintén .A motortartó bakokat kicsit ösztökélni kellett de sima ügy volt.Generátor, és társai is felkerültek, azután a hengerfej.Tisztítsuk meg a felületet és tegyük rá a tömítést. Mielőtt feltettük, a főtengelyen lévő jelnek megfelelően felső holtpontra állítottuk, és egy kicsit vissza forgattuk a főtengelyt.Azért kell így, hogy ha húzzuk le a hengerfejet és vele együtt a vezérmű tengelyt nehogy eltörjön valamelyik szelephimba ha eléri a dugattyút a szelep.Persze lehet úgy is, hogy a szelephézagokat beállítjuk felszerelés előtt és a vezérmű tengelyen levő jelre állítjuk, vagyis az 1 henger robbanás pontjára és a főtengelyet is a O T jelre. A himba sort óvatosan illesszük a helyére(itt van 3bd 8-as anya mit elég nehéz lehúzni a rossz hozzáférés miatt) és belülről kifelé az óra mutató járásával megegyezően húzzuk le a csavarokat.A 12 szögű torx fejű csavarokat első lépésben 40 Nm-el azután 70 és 10 perc után 90 fokot húzunk rajta.Érdemes fehér színű jelölő tollal vagy festékkel megfesteni a csavart és hengerfejet, így ha nem megy egy húzással a 90 fok, akkor is látjuk, hogy mennyit kell még húzni.4. lépésben újabb 90 fok és kész.Amelyik típus nem 12, hanem 6 lap fejű hengerfej csavarral szerelt, itt a csavarokat 70 majd 90 év 10 perc után, 100 Nm nyomatékkal kell lehúzni. Visszateszzük a láncfeszítőt a kis U alakú csövet a termosztátot a szükséges bilincseket tömítő alátéteket cseréljük ki.

Adagoló

Az adagolón is van egy jel az adagoló házon és a meghajtó tengelyen.A tengelyről ha lehúzzuk a kis bordás gyűrűt. Látjuk, hogy a tengelyen az egyik borda szélesebb.ennek pont szembe kell lennie az adagoló házon levő kis jellel, ekkor van az egyes henger befecskendezésen.Tegyük vissza a kis bordázott gyűrűt. Mielőtt azonban feltennénk az adagolót az óra mutató járásával ellenkezően fordítsunk vissza a motoron 24 fokot ami a főtengely szíjtárcsán látható.Ekkor óvatosan , (nehogy elugorjon a jelről) tegyük fel az adagolót .A 24 fok a 616912 mot. számúaknál szükséges előbefecskendezési szög.Ha valakit érdekel elmondom miért kell de most nem részletezem. A 616 913 motornál 26 fok, a turbós motoroknál 23 és 25 fok. Szereljük vissza a porlasztócsúcsokat , (érdemes bekenni szerelő pasztával ami hőálló, aranyszínű de lehet más is ,mert legközelebb ha porlasztó csúcsot kell ellenőrizni vagy cserélni nagyon könnyen ki lehet szerelni és nem sül bele a helyére) a nagynyomású csöveket .Ám mielőtt meghúznánk a a porlasztó csúcsoknál, a kézi tápszivattyúval légtelenítsük le a rendszert.Tegyük vissza másik oldalon a szívó és kipufogó sort, természetesen új tömítéssel.Öntsük fel friss olajjal és ne felejtsük el az olajnyomás mérőhöz vezető kis csövet is visszatenni és meghúzni az olajszűrő ház alján.Kössük vissza kis vákum csövecskéket és gázpedál rudazatját. Az izzító gyertyák kábeleit a hőfok visszajelzőt és a hosszú pihenő alatt feltöltött akumlátrot.Tegyük vissza a hűtőt, bár előtte érdemes kipróbálni, hogy a motor beindul e, mert sokkal könnyebb úgy forgatni a motort a főtengelyszíjtárcsán levő anyáról egy crowával ha nincs fent a hűtő.Annyit kibír a motor nem sül meg.Ha röffen akkor mehet vissza a hűtő ha nem akkor lehet állítgatni ezt azt, mert mi is először rossz helyre tettük az adagolót több volt 24 foknál.... Bele a fagyálló és minden nyalánkság.

Remélem nem hagytam ki semmit és ha bárkinek kérdése van szívesen válaszolok. Mindenkinek kellemes w123 élményeket és balesetmentes közlekedést kívánok!

Motorfelújításom története

Írta: Zsolti

2009. július 14. kedd, 20:19
