

Három alapvető félreértés...

Üdvözet mindenkinek!

Három alapvető félreértést szeretnék eloszlatni az autómata váltókkal kapcsolatban!

Az egyik az élettartamával, a másik a terhelhetőségével és a harmadik a megbízhatóságával kialakult téves szemlélet!

Az élettartamra nézve, ha becsülettel cseréljük az olajat a konverterből is (magyarul citrom)akkor akár két motort is kiszolgálhat egy váltó ami nem kevés.

A terhelhetőség tekintetében meg csak annyit, hogy a legtöbb nehézgép vontatónak is autómata váltója van. És azon egyszerű oknál fogva, mert nincs fix, tapadásos kapcsolat motor és váltó közt.

Megebízhatóságát tekintve meg, igen, bonyolult szerkezet és nagyon sok alkatrészbol áll, de ha a két elozo szempontot vesszük figyelembe és ésszeru keretek között használjuk, nem hagy benünket cserben.

Autóinkban vákum vezérelt autómata váltók vannak. Egészen addig nincs semmi probléma, amíg végig váltja az összes fokozatot D állásban valamint ideértve az R és a P fokozatot is. Az L, S(2,3) blokkolt fokozat amely nem engedi 2., 3. fokozatnál feljebb kapcsolni a váltót, de áttételi különbség nincs a D és az említett fokozatok között. Baj akkor van, ha átugrik fokozatokat vagy nem kapcsolja esetleg az eloválasztókart nem lehet kivenni bizonyos állásokból. Ha a váltó nyújtja a fokozatokat tehát magas vagy túl alacsony fordulaton kapcsolja, de az összes fokozat dolgozik akkor vákum vagy beállítási probléma van!!! És ez a cikkem lényege! Ne hadjátok megvezetni magatokat, mert az összes autómata váltó szerviz szét akarja szedni a váltót és nem kis pénzért. Én is így jártam, mégpedig a központizár rendszere nem volt tömitett és ez okozta a rumlit. Nem hozzáérto lévén azonnali kétségbe esések közepette hívogattam a szervizeket és kivétel nélkül le akartak (így utólag) venni mint a szarogatyát. A fórum "Szervízek, mesteremberek" témába írt Lacibácsinál kötöttem ki és O rakta úgymond rendbe a dolgokat. Be mérte a vákum rendszer tömitettségét és akkor derült ki a turpisság. Megkérdezte, hogy központis e az autó, mondtam igen. "Na akkor meg van a hiba." Lekötötte és ledugózta és mintha angyallá vált volna az autó. Egy-két apróbb dolgot mi is megtehetünk és nem árthatunk vele, de ezt nem csak a váltó, de minden vákummal működő modulnál alkalmazhatjuk autónkban. A motoron található résolajcsovecskék mérete egygyezik és passzentossan illeszkedik az összes vákummodulhoz és méterben kapható, negyede annyiba kerül mint a szettbe csomagolt idomok. Bárhol használhatjuk, ahol csatlakozó vagy pipa van, kitudjuk váltani vele és a rendszer tömitetése helyre áll. Ez azért fontos, mert a váltó működését is (mint azt fentebb leírtam) befojásolhatja. A lególcsób szövetbevonatos cso teljessen megfelel erre a célra. Sokan nem tudják, hogy a váltó szerves részét képzí a szelepfedél tetején lévő kis szelep is amit nem árt havonta legalább egyszer leszedni és eltörölgetni, kipucolni (nem kell szétszedni, csak kívürol). Visszatételnél picí zsírt (hoállót) kenjünk arra a felületre amin a gázrudazat vezérloíve fut. Ez egy vékonyka csapólapka muanyagból készült aminek nem szabad se túl kopottnak se töröttnek lennie. Ha ez a lapka hiányzik az is okozhat későbbi váltásidőpontot. A

zsírzásával idő előtti kopását, törését meg tudjuk akadályozni. Erre a szelepkére nem árt vigyázni és óvatossan kezelni, mert mindene műanyag. A másik, hogy nem olcsó!!! (2007 évvégén volt 13000ft.) Cikkem elején említést tettem az olajcseréről!

Mindenkinek felhívnom a figyelmét, hogy NEM csak a váltóból kell leengedni az olajat, hanem a konverterbol(citrom, hidraulikus kuplungdob)is. Ezt úgy tudjuk megtenni, hogy miután aknán vagy az autó felemelése és rögzítése után megkeressük a váltó harangot. Mind két esetben legyen az autó N fokozatban felemelt állapotban fontos az autó kello rögzítése!!! A váltóharangot ha a hátsó tengely felől nézzük, akkor rácsozást látunk az alján és ennek közepén egy kb 5x5cm-es ablakot. Egy erősebb csavarhúzó segítségével beleszítve kezdjük el tekerni a konvertert egész addig, amíg egy olyan méretű imbusz csavart nem látunk az ablakon keresztül mint a váltóleeresztő. Ha meg van akkor végállomás. Tekerjük ki és engedjük le az olajat. Normális esetben kb. 3-4 liter olaj jön le belőle. A váltótektonómítás szétjében található(általában) két réz tömítés, na az egyik erre a leeresztő csavarra való! Ha lejött az olaj tegyük a csavarra az új réztömítést és tekerjük vissza a csavart(mert drága az olaj). Mindegy, hogy a konverterbol vagy a váltóból engedjük le az olajat, viszont a két helyről történő leengedés között ne indítsuk be az autót! Mert ha a váltóból leengedtük és beindítjuk károsodhat a váltó. Ha a konverterbol engedjük le eloször, akkor meg a váltóban lévő szivattyú újból olajat nyomhat a konverterbe és kezdhetjük elorol. Feltöltésnél nem kell semmit légteleníteni! Kb 5 liter olaj betöltése után indítsuk be és fék nyomása mellett többször váltogassuk végig az eloválasztó karral mindegyik fokozatot(P, R, N, D, L, S azsem ilyen sorrendben vannak). Ezután nyomjuk be a rögzítőféket, rakjuk be D fokozatba és nézzük meg az olajszerintet a nívópálcán és ha kér még akkor pótoljuk. Akkor jó ha a két jelölés között van mint a motornál. Az olajszerintet mindenképp járó motornál nézzük a fent leírtak szerint, mert úgy látszik az optimális olajszerint!!!

Még egy jó tanács! Ha autónkkal nem vízszintes területen állunk, akkor ne csak a P fokozattal rögzítsük az autót, hanem használjuk a rögzítőféket vagy fagypontnál éket(egyéb rögzítő eszközt), mert így tehermentesíteni tudjuk a váltót és a hajtásláncot is, valamint nem fog kellemetlenül nehezen kijönni a P fokozatból és nem fogja egy kemény koppanás kísérni az eloválasztást.

Remélem van olyan akinek a fent leírtakkal tudok segíteni.

A fent leírtak saját tapasztalatok alapján próbáltam írásba önteni.