



AUTOMATA VÁLTÓK OLAJCSERÉJE

Sok a téveszme és ezek sajnos terjednek is az automata váltók olajcseréjéről, ezért utánajártunk, mi a helyes gyakorlat, az olajcsere körül mik a műszaki problémák. A cikkben kitérünk a bolygóműves váltókon kívül más elven működő nyomatékvtók karbantartására, szervizére is.

—
ÓRI PÉTER

OLAJCSERE-INTERVALLUMOK

A bolygóműves automata váltók szinte kivétel nélkül hidrodinamikus nyomatékvtóval, ahogy a szakma hívja, konverterrel (németeseknél wandlerrel) vannak szerelve. A tengelykapcsoló funkciót is teljesítő hidraulikus nyomatékvtó és a mechanikus, jobbára bolygóműves váltómű közös olajat használ, ami a használatától és

a gyártói előírásoktól függően 50–100 ezer km-enként cserére szorul. Ha taxi üzemről van szó, vagy az autót rendszeresen vontatásra használjuk, akkor a csereintervallum a felére (!) csökken.

OLAJCSERE ELŐTT VEGYÜNK MINTÁT!

Az automata váltókban használatos olajat a hőterhelés, ezen kívül a fém alkatrészekből és a súrlódó betétekből származó kopadékok, valamint az olajszap teszük tönkre. Ezen negatív hatások mértékét az olaj állapota jól



❶

mutatja. Ha nagyon feketés, égett szagú olajat találunk a váltóban, és fémdarabokat, alumínium- vagy bronzkopadékot, lamella- vagy fékszalag-maradványokat is felfedezünk benne, akkor már nem elégséges az olajcsere ❶, valószínűleg a lamellák és a lock-up (blokkírozó tengelykapcsoló) is kopott már, a fémkopadékok pedig valamely bolygómű fogaske-reikeiből is származhatnak, tehát mindenképp fontos a váltó szétszerelése és alapos átvizsgálása, szükség szerint a felújítása.

Az olajszennyezettség mértékétől függően az olajhűtő cseréje is indokolt lehet!

Ha régen történt már olajcsere a váltóban, de az olaj állapota viszonylag kielégítő, akkor a lerakódások feloldására érdemes olajadalékokat alkalmazni, ami fellazítja a csatornákat az olajszapot ❷. Még 4–500 km-t meg kell tenni a tisztító adalékkal, és csak utána érdemes az olajcserét elvégezni, hogy az adaléknak legyen ideje kidolgozni a lerakódásokat. A csere alkalmával és az előzetes mintavételkor levett olaj színe és minősége eltérhet!

NEM ELÉG, HA CSAK PÁR LITER FOLYIK KI

Az olaj könnyebb folyása érdekében a csere előtt érdemes olajfelfelemelegítési célból az autóval 5–10 km-t menni. A leeresztő csavar kivétele után azt tapasztaljuk, hogy csak pár liter olaj távozott a váltóműből. Ha megnézzük a gyártói előírásokat, akkor azt tapasztaljuk, hogy a leengedett mennyiség eltér a szerviz-, illetve az újfeltöltés mennyiségeitől. Ennek oka, hogy a konverterből – egyszerű kifolyatással – nem lehet leengedni az olajat, így a rendszerben nagy mennyiségű elhasznált olaj marad. Azért, hogy a teljes mennyiséget le lehessen eresztetni, de ne kelljen szét-



❷

szedni a váltót, valamilyen olajcserélő berendezéssel kell a régi olajat leszívni, vagy kinyomni a rendszerből. Általában az olajhűtő csatlakozói alkalmasak a művelet elvégzésére. Ha levegőt használunk a maradék olajmennyiség kinyomására, akkor ne lépjük át a 2–3 bart! Néhány gyártó esetében a konverteren találunk leeresztő csavart, így ott a leeresztés könnyebb. Ügyeljünk arra, hogy csak azt a leeresztő csavart használjuk, ami eredetileg a konverteren volt, mert a kiegyensúlyozása elromolhat más tömegű csavar használatával.

TÉVESZMÉK AZ OLAJ KINYOMÁSÁRA

Sajnos a szakmában elterjedt egy tév-eszme, miszerint járó motor mellett ki lehet üríteni a konvertert is, így feltöltő gép nélkül is el lehet végezni a szervizt. A legnagyobb probléma ezzel az eljárással, hogy a konverter perselye és az olajszivattyú is kenés nélkül marad egy ideig, ami berágódáshoz vezethet!

AZ OLAJTEKNŐ ÉS A SZŰRŐ CSERÉJE

Az olajcsere alkalmával a szűrőt is ki kell cserélni, ami sok esetben egybeépített az alsó teknővel ❸. A műanyag teknő több szempontból is problémákat vet fel:

- a teknővédő elhagyása vagy a burkolat hanyagságból történő mellőzése könnyen sebezhetővé teszi a váltóművet, ami olajvesztés esetén gyorsan tönkremegy,
- a műanyag teknőben lévő menet gyengesége miatt jobban kell ügyelni a pontos meghúzási nyomatékra, ugyanis egy túlhúzott csavar könnyen 60–80 ezer Ft-os kárt eredményez,
- a teknő és a szűrő nem kapható külön, viszont a teknő kidobása pazarlónak tűnhet.

Vannak olyan cégek, melyek már kínálják a műanyag helyére tehető fémtknőket, melyekhez külön cserélhető szűrőt is adnak (x. ábra). Egyrészt ellenállóbbá tehetjük így a váltóházat, másrészt a következő cserék gazdaságosabbak lesznek.

RENDSZERMOSÁS

Az olajjáratok átmosása minden felújítás alkalmával kötelező, ha a hűtő kicseréljük, de a csöveket nem, akkor azokat mindenképp alaposan át kell



❸

mosni. Bármilyen váltóhoz köthető alkatrésznél kerüljük a benzin használatát, az ugyanis tönkreteszi a tömítéseket. A kereskedelmi forgalomban kapható mosószerrel mellett petróleum is használható erre a célra.

NEM MINDEN BETÖLTŐ NYÍLÁS, AMI ANNAK LÁTSZIK!

A betöltésnél arra kell ügyelni, hogy biztosak legyünk abban, milyen csavart veszünk ki. Sajnos több gyártó is hasonló csavarokat használ a betöltéshez, mint egy-egy alkatrész rögzítéséhez. A betöltő nyílást záró csavar alatt mindig kell lenni tömítésnek. A feltöltő géppel végzett munka ebben az esetben is kényelmesebb, akár csak a régi olaj kinyomásakor.

AZ OLAJSZINT ELLENŐRZÉSE

Nem csak az olajcsere alkalmával érdemes ellenőrizni a váltóban az olajszintet, bármi működési hiba lép fel, ez az első ellenőrizendő paraméter. A gyártók előírhatnak bizonyos hőmérsékletet az ellenőrzéshez, ezt legegyszerűbb egy infra hőmérővel mérni **4**. Hosszabb út megtétele után elég a ház hőmérsékletét figyelni, de pontosabb a hűtőbe vezető cső felületi hőmérsékletének a mérése, hiszen általában ott a legmelegebb az olaj. A váltókat általában túlfolyós olajszintjelzéssel látják el **5**,



4

A KÉTKUPLUNGOS VÁLTÓK OLAJSZERVIZE

A köznyelvben, a VW váltója nyomán DSG néven elterjedt, két tengelykapcsolóval rendelkező konstrukciók általában 60 ezer km-enként kérnek szervizt (de mindig a gyártói előírások a mérvadók).

A 6 fokozatú DSG-váltóban két szűrő van: egy belső szűrő, amit csak a váltó szétszerelésekor lehet (és kell is) cserélni. A külső szűrő az időszakos olajcserekor cserélendő **1**.

A 7 fokozatú DSG-ben már két olajtér van, a két térben pedig eltérő olajminőséget találunk. A visszahívási akció keretében a szintetikus olajat ásványi olajra cserélték, melyet az „A”-oszlopon elhelyezett matricával jelöltek. Sajnos gyakori probléma, hogy az olajcsere már későn következett be, és az új olajjal is tönkremegy a vezérlőegység.

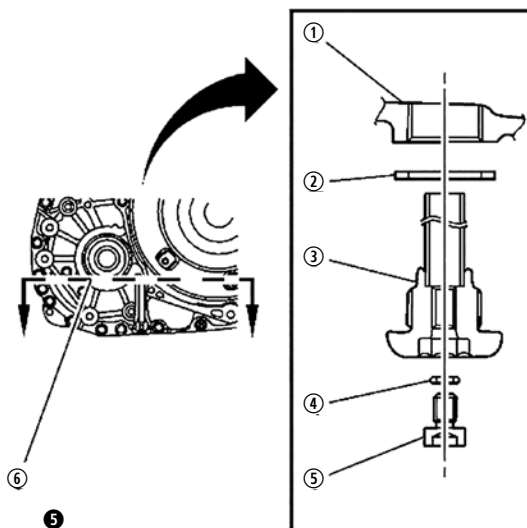


1

vagyis a szintjelző csavarjának kiszerezése után figyelni kell az olaj kifolyását. Nem elég a csavart csak meglazítani, ki is kell venni. Fontos, hogy vízszintesen álljon az autó az ellenőrzéskor, és hagyjunk elég időt az olajfolyásnak. Egy kis mennyiség mindig ki fog folyni, mert a szintjelző műanyag csővébe fröccsent olaj menet közben, így a szintjelző csavar lazításakor a csőben lévő olaj fog először kifolyni. Arra is ügyelni kell, hogy a szintjelző cső teljesen be legyen csavarva a váltóházba. Ha nincs kellően becsavarva, akkor a kelletnél kevesebb olaj marad a váltóban a kifolytatás után! A szint ellenőrzéséhez a motort jártni kell, a váltót pedig P fokozatba kell kapcsolni.

KELL OLAJCSERE?

A gyártói előírású olajcsere-intervallumokat, ha az elmúlt idők folyamán sorba rendeznénk, nagyon hullámzó görbét kapnánk. Valamikor még előírták az időszakos cseréket, és a



5

konstrukciót is ennek megfelelően alakították ki. Aztán eljött az az idő, amikor „élettartamra” tervezték a kenést, nem írtak elő olajcsere-t. Majd meggondolták magukat a gyártók, és mégis ajánlottak olaj- és szűrőcserét még azokra a modellekre is, melyeknél a megjelenésükkor élettartamolajról beszéltek. Most pedig került már ki olyan váltó a forgalomba, amelyik nem rendelkezik leeresztő és betöltő nyílással, és nincs is előírva csereperiódus.

Köszönjük Hegedűs Imrének a szakmai segítséget a cikk elkészítéséhez! ■