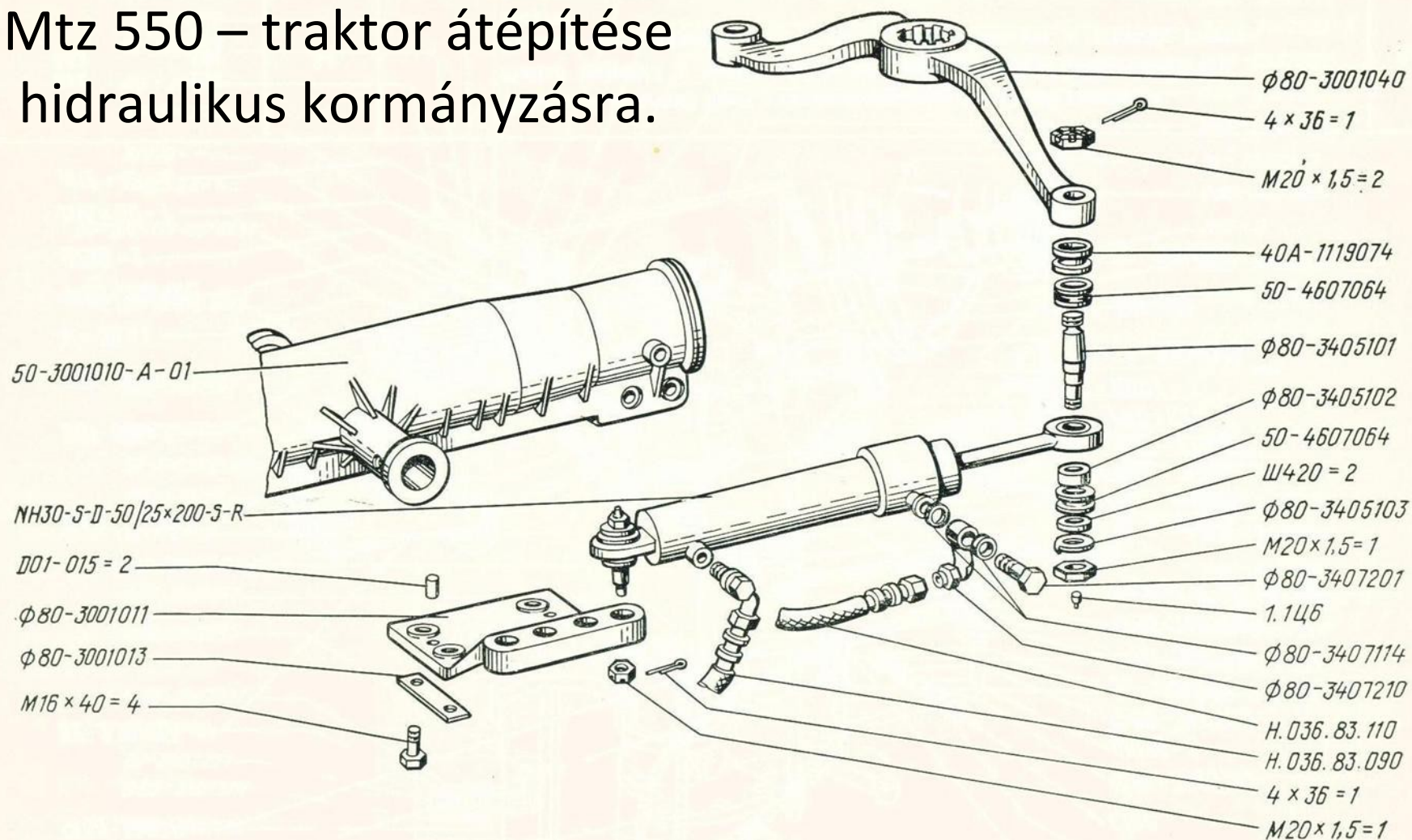


Mtz 550 – traktor átépítése hidraulikus kormányzásra.



510
520

550
560
570

34

Передняя ось с гидроцилиндром в рулевой трапедии
Mellső tengely a kormánytrapézben elhelyezett hidraulika-hengerrel
Oś przednia z cylindrem hydraulicznym w trapezie kierowniczym
Prednja osovina sa hidrauličnim cilindrom u trapezu upravljanja

56a.2



Vásároljuk meg cikk-szám alapján
az első képen levő elemeket.

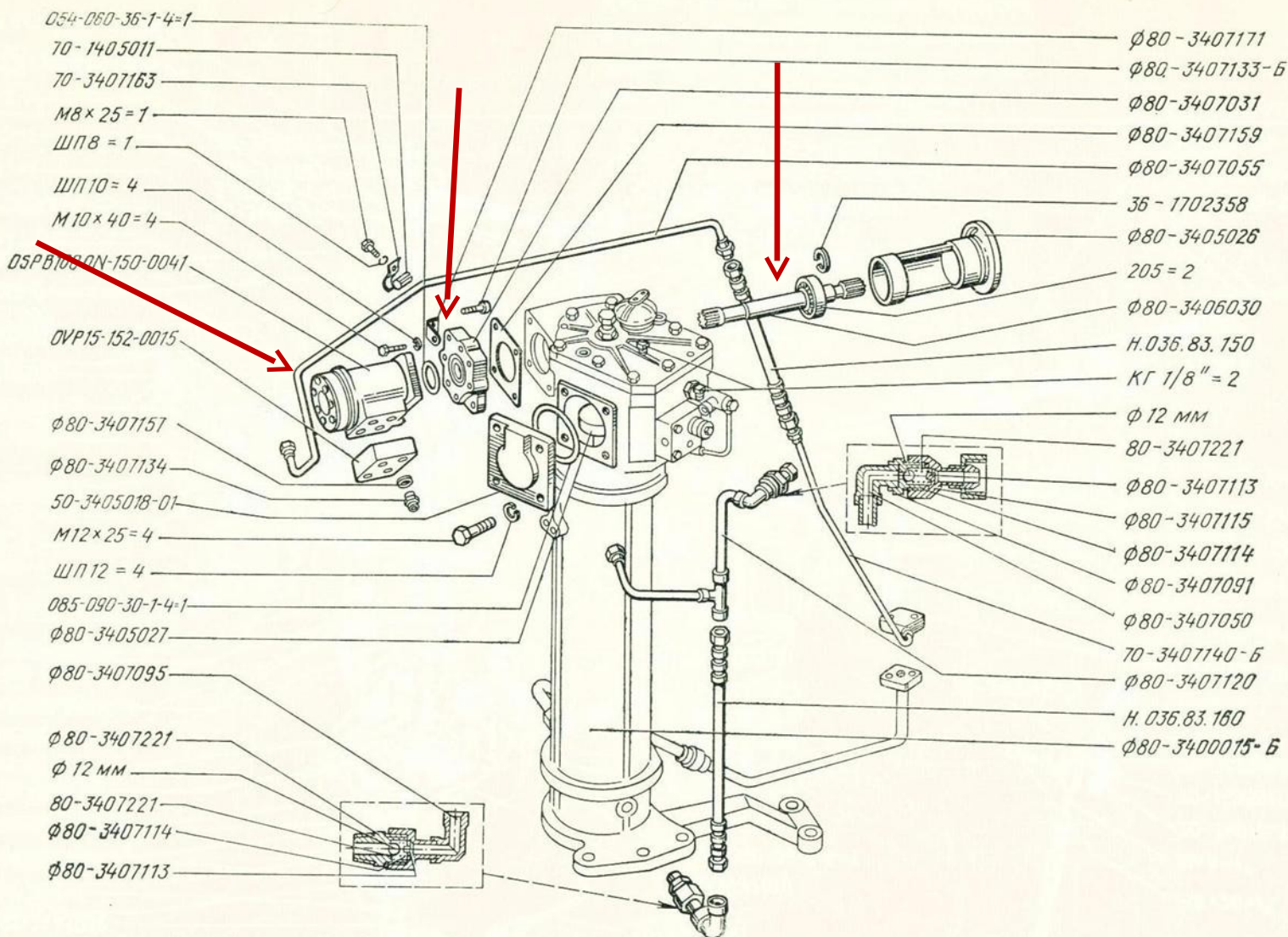
Munkahenger tartó, cikksz.: 80-3001011
Ára: 5000 Ft



C-50-es munkahenger 2 csappal
(érdemes figyelni a csap méretei-re)
Ára: 22000 Ft



Nyomtávkar.
Ára: 8000 Ft
Cikksz.később..



Nézzük meg alaposan a képet és a rajta levő elemeket.
Megjelölöm hogy melyek azok az elemek amelyekkel foglalkozunk.

Vásároljunk termékeket az
előző képről cikk-szám alapján.



Orbit szivattyú 100-as. cikksz.: OSPC 100
Ára: 27000 Ft



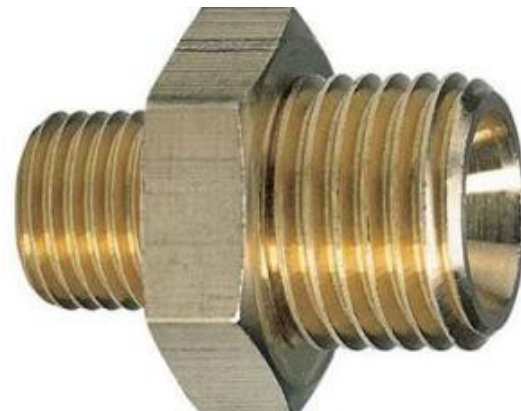
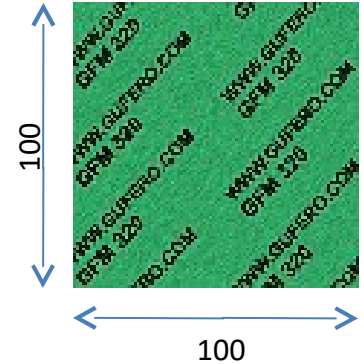
Közbetét orbit szivattyúhoz
Cikksz.: 80-3407031
Ára: 5000 Ft

Tengely cikksz.: 80-3406030
Ára: 4000 Ft



Vásároljunk egyéb apró kiegészítőket.

- 4 db M16 x 40 –es Hlf csavar (a tartót fogatjuk vele a hídra)
- 4 db 16-os rugós alátét (M16-os csavarokhoz)
- 4 db M10 x 30 –es Belső kulcs nyitású (imbuszos) csavar. (orbithoz)
- 3 db M10 x 40 –as Belső kulcs nyitású (imbuszos) csavar. (közbetéthez)
- 1 db M10 x 30 –as Hlf csavar (közbetéthez)
- 4 db 10-es rugós alátét (közbetéthez)
- 1 db Tömítő gyűrű 53x3,6
- 2 db 120cm-es 16-os csővezeték (m.h.-hoz)
- 1 db 50cm es 20-as csővezeték(tartályhoz)
- 1-db 120cm-es 20-as csővezeték (szivattyúhoz)
- 2 db 20x16-os hidraulika közcsavar
- 2 db 20x20-as hidraulika közcsavar
- 1 db 100x100x3 klingerit tömítő lemez
- 4 db 20-as réz tömítő alátét
- 1 db klingerit tömítés szervó fedélhez.
- 1 db FBS tömítőpaszta



Az előzőekben láthattuk hogy mire lesz szükségünk, most megnézzük hogy melyiknek mi a az érdekessége és hogy áll össze.

-Munkahenger: Amennyiben csappal együtt kapjuk ügyeljünk rá hogy a hozzá kapott csapok azonos méretűek legyenek a furattal ahová illeszkedni fog.

-Tartó: A tartón levő furatok egy mérettel rendelkeznek.

Csapszeg: A csapszeg méreténél az illeszkedő rész vastagabb részét mérik, az itt mért méret adja a méretét (mm-ben)

-A fent látható tartóhoz tartóhoz 28.5-es csap szükséges.

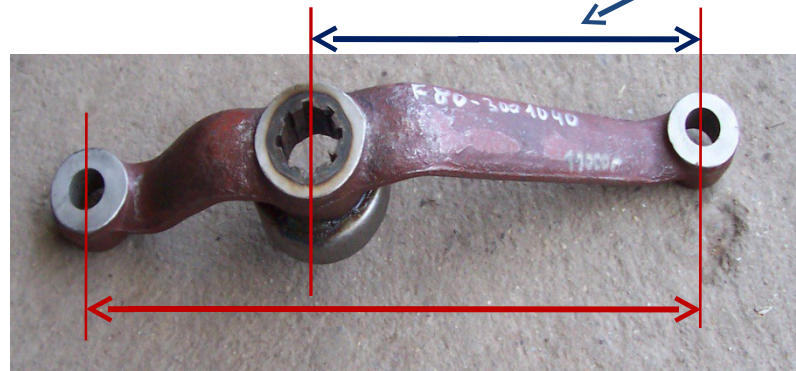
-Nyomtávkar: A nyomtávkar láthatóan annyiban különbözik egy átlagostól hogy két vége van, az egyik a nyomtávrúd a másik a munkahenger számára. 2 féle hosszúságú létezik, és hogy nekünk melyikre van szükségünk ahhoz előbb le kell mérnünk hogy a traktourunk milyen nyomtávkarral van szerelve. Ez fontos mivel ha véletlen rosszul párosítod őket a kerék összetartás a kormány elfordítása után változik..kopik a gumi.. Nehézzé válik a kormányzás.,,nő a fogyasztás..stb. Tehát 2 méretű nyomtávkar létezik ezeknek a teljes hossza 5 cm-el tér el. (piros nyilak)

-A hosszabb 44 cm a rövidebb 39 cm. Az eltérés még annyiban is jelentkezik hogy a hosszabbhoz 28.5-ös csap szükséges a rövidebbhez 32,5-es.

Tehát :

1. Meggyőződsz róla milyen hosszú nyomtávkarod van (kék nyilak)
2. A lemért méretet rámered a boltban levő nyomtávkarra
3. Leméred a nyomtávkarba való munkahenger csapszeg méretet.

Csapok ára 3000 Ft / db



Ez az a méret amit előbb fel kell vegyünk a meglévő nyomtávkaron és ennek alapján vásárolni új kart. Itt nem hagyatkozhatunk a cikk-számmra, nem jelöli az eltérést egyértelműen.

A következő szerszámokra lesz szükségünk:

- Villás kulcs 10-12-13-14-17-19-22-24-27-30-32-41
- Csillag kulcs 24-41
- Dugó kulcs 41
- Kombinált fogó
- Harapófogó
- Drótkefe
- Csavarhúzó
- Csapágylehúzó
- Kalapács
- Tolómérő



A következő berendezések biztosítása

(helyszíntől függetlenül)

- Hegesztő berendezés
- Oszlopos fúrógép
- Sarokcsiszoló (darabolás, csiszolás)



Következzen egy kis barkácsolás.

-Elsőnek is síkterepen rögzítsük ki a traktort. Távolítsuk el a motorháztetőt, majd lazítsunk az első kerék csavarjain. Valamennyi orrsúlyt és annak tartóját is szereljük le, tegyük félre. Lazítsuk még meg a nyomtáv rúd baloldali csavarjait a nyomtávkaron, és mindkét könyöktengely csavarját.



- Vegyük ki a baloldali nyomtávkart, és tegyük helyébe az új nyomtávkart. Figyeljünk oda hogy a borda osztása pontosan passzoljon, a kerék összetartás változatlan maradjon az új nyomtávkarral is. Csavarját meghúzhatjuk.
- Ezután emeljük fel a traktor elejét, bakoljuk a gépet a kuplungház ötvény szélénél egy kemény fatörzsszel/fémakkal. Most van rá lehetőségünk hogy a rúd fejeket megvizsgáljuk, szükséges esetén cseréljük őket/javítsuk. Amennyiben megfelelők, ne oldjuk fel a csavarjait mert elveszíthetjük az eddigi jó kerékösszetartást.
- Az emelőt eltávolíthatjuk, lazítsuk teljesen a kerék anya csavarokat majd távolítsuk el mind 2 kereket. Oldjuk fel a hídon a vállakat tartó 2-2 szorító csavart és vegyük ki az 1-1 átmenő csapszeget. Vegyük le a vállakat, helyezzük félre őket. A hidat most mozgassuk meg, nem-e szorul cserére a királycsapszeg, vagy hézagoló lemezek nem-e szükségesek.
- A királycsapszeg rögzítő csapját vegyük ki, majd segítséget kérve emeljük ki a traktor alól a hidat.

Következő lépésként a megmentett középső részt fogjuk és megfordítva az alsó képet láthatjuk. A gyártó előre kiöntötte nekünk azt a részt ahova majd a munkahengerünk tartóját kell fogassuk. A gyártó viszont nem fúrta ki, ennek is meg van az oka. A gyári 80.1-es traktor épp úgy hidraulikusan kormányzott mint ahogy mi is szeretnénk ha a traktorunk az lenne. Ezért, spórolván közös öntőformát használt sok típushoz.



Miért nem fúrta ki mindet?
Egy furat gyengíti a fémet.
1000 tulajdonosból 2 alakítja át a traktorját úgy mint mi, a többinek miért tátongjon ott a furat? (másrészt meg költséget is jelent furkálni)



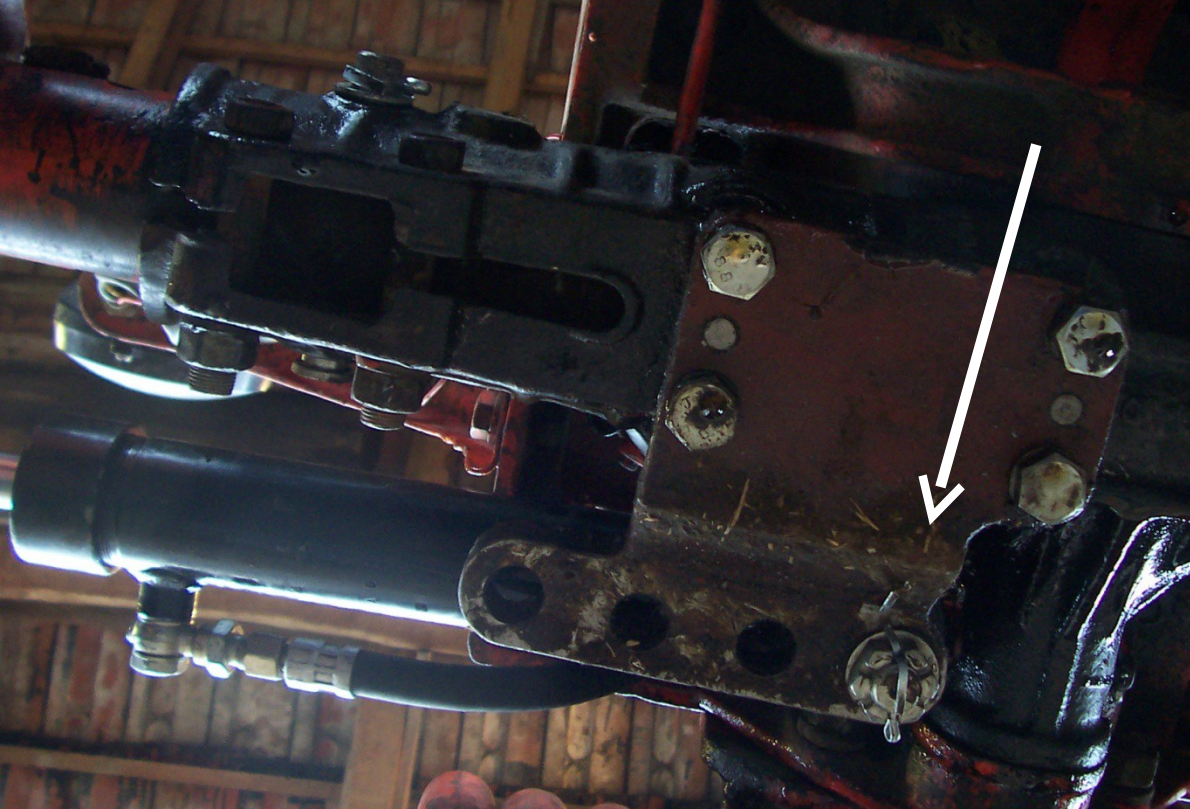
Tehát a jobb oldali képen már nagytárolva is láthatjuk hogy hova fog kerülni a tartó, illetve alul magát a tartót. A tartón észrevehetjük hogy a rögzítő furatok vonalában finoman van kezelve a felület. Érdemes kezelni a hídon illeszkedő részt is, vagyis megcsiszolni bármivel ami rendelkezésre áll. Ezután jöhet a fúrás. Oszlopos fúróval érdemes ahol le lehet fogatni rendesen a darabot. Ha billeg és ferdén sikerül a furat, akkor nem valószínű hogy passzol mind a 4 csavar. A rögzítéshez érdemes előkeresni a nem rég félre rakott királycsapszeget, és átdugni a saját furatján. Ezután már könnyen megtámaszthatjuk a királycsap két végén, és egy tetszőleges ponton. Így már tudjuk rögzíteni anélkül hogy elbillenne, vagy elhúzná a szorító. A furást a középben levő 2 illesztő csap kifúrásával kezdjük. Ezeket kb. 3 cm (beleértve a tartó vastagságát is) mélyen furjuk be 14-es fúróval, majd 8.8-as csavarból készítsünk bele 2 darab csapot. Lehetőleg szoruljon meg. Mostmár nem mozog a tartó a hídon, mérjük le a tartó négy sarkán levő furatok nagyságát és velük azonos nagyságú fúróhegy-el érintőlegesen furjunk a híd-ba a tartón keresztük, így „megpontoszuk” azt. Most váltsunk 13,5-ös fúró hegyre, és a bepontoszott furatokat fúrjuk át teljesen a híd üreges részéig. Ha ezzel megvagyunk 3 lépcsőcs metszőt használjunk, és M16-os menetet vágjunk minden furatba. A menet elkészülte után sorjában állítsuk a híd belső részét, és valamennyi fémforgácsot seperjük ki belőle. Most vegyük kézbe a négy darab M16-os csavart alátétrel és szorítsuk meg erősen őket. Ezzel a munkával készen vagyunk. Esztétikai festést végezzünk, amennyiben érdemes.



Most készen állunk hogy visszaépítsük a hidat a traktorra. Előbb viszont élve a lehetőséggel vizsgáljuk meg alaposan nem-e szorul valamely része cserére, javításra. Most még hozzáférhetünk bármely részéhez ami később már el lesz takarva. Ellenőrizd nincs-e elrepedve, sérülve a felfüggesztés, az irányítókar, avagy a kormányoszlop nem-e szorul valamilyen karbantartásra (pl. szimmering csere).

Amennyiben készen áll a traktor kérjünk segítséget, és tegyük a hidat vissza, illesszük be a királycsapszeget, majd rögzítsük azt csapszegével. Zárjuk sasszeggel.

- Helyezzük be a vállakat és toljuk egészen addig be hogy a nyomtávolság megegyezzen a korábban használttal. (festés elszíneződése, piszok határ vonala segítségünkre lehet)
- Tegyük vissza a vállakat rögzítő 1-1 csapszeget, rögzítsük azokat sasszeggel. Szorítsuk meg a 2-2 rögzítő csavart is.
- Most illesszük be a nyomtávrúd gömbcsuklóját az új nyomtávkar furatába és azt húzzuk meg kényelmesen. A másik oldalt tegyük vissza a nyomtávkart a könyöktengelyre és enyhén húzzuk meg a csavarját. (itt figyeljünk a bordaosztásra, egyeznie kell a korábbival)
- Most tegyük be a munkahengert a helyére, bátran húzzuk ki kézzel a rudat a hengerből és a henger felőli végét felülről dugjuk át a számunkra megfelelő furaton lefelé. Tegyük rá alátétet, csavaranyát és rögzítsük erősen. A rúd felőli csapot alulról dugjuk be a nyomtávkar előre eső részébe. Ezt is rögzítsük alátét és anyacsavarral.
- Helyezzük be a traktor kerekeit, és azok csavarjait lehetőség szerint húzzuk meg.
- Emelő segítségével távolítsuk el a bakolást, és eresszük óvatosan a traktor elejét le. Most teljesen meghúzhatjuk a kerékanya csavarokat, a vállat rögzítő 2-2 csavart, mind két oldalon a nyomtávkar könyöktengelyhez rögzítő csavarját, baloldalt a nyomtávrúd csavarját. A munkahenger tartó négy csavarját is ellenőrizzük ismét.



Íme elkészült az alsó rész, a munkahenger a helyén van. A nyomtáv kar rögzítve. Viszont vegyük észre, hogy a tartón lévő 4 furat közül melyikbe rögzítettük a munkahengert. Ezt pedig az a beállítás határozza meg amit a jobb oldali képen láthatunk, vagyis hogy a váll mennyire van bedugva a hídba. A mi esetünkbe majdnem teljesen be van dugva a váll a hídba, ezért a legbelső furatba lett téve a munkahenger. Ezt a beállítást egyébként az is magyarázza hogy így tud a kormány mind két irányba a lehető legnagyobb szögben elfordulni.

Kormányoszlop körüli teendők.

Mielőtt bármit is elkezdénénk átalakítani van lehetőségünk rá hogy a kormányszivattyút mérőműszer segítségével ellenőrizzük. Ha megfelelő nyomást biztosít folytathatjuk munkánk vele. A kormányoszlop felső része előtt elhaladó kompresszor csőnek oldjuk fel kötéseit és fordítsuk félre/vegyük le.

Ez már később nem akadályoz minket.

- Oldjuk meg a kormánytengely végén levő bordáspersely csavarját. Ez után a persely végét fordítsuk félre. Csavarjuk ki az előttünk levő hüvelyt rögzítő csavart, és tegyük félre.

- Most csavarjuk ki a szervó fedélbe felülről folyó kis csővezetékét, és tegyük félre. Oldjuk fel a szervó fedél csavarjait és helyezzük őket félre 2 kivételével, amit most a fedélen át elembe levő 2 darab menetes furatba hajtsunk, és fokozatosan behajtva lassan elfeszíti a fedelet a helyéről. Végül levehetjük és pormentes helyre rakjuk félre.

- Nyitva van a kormányoszlop láthatjuk hogy mennyi olaj van benne. Amennyiben szükséges olajpumpával szívjunk ki belőle annyi olajat, hogy az elosztó (kocka) eltávolítása után ne folyjon ki a keletkező résen. (ajánlott lecserélni valamennyi olajat, ez esetben a szivattyú felé visszatérő csőcsatlakozás megoldásával eresszük széles szájú edénybe a fáradt olajat).

- Ismét fordítsunk figyelmet a belső elemekre és vegyünk pillantást a beépítendő alkatrészekre. Vegyük észre hogy itt már nincs szükségünk bizonyos elemekre, ezért azokat távolítsuk el.

- Ahhoz hogy a fogas ívet kitudjuk venni a helyéről előbb a baloldalt szereplő csigatengelyt körülvéő hüvelyt olyan helyzetbe kell fordítsuk hogy az a csigát eltávolítsa a fogas ívtől.

- Ezután a differenciál jeladó felett levő fojtószelepen lazítsuk fel a hozzácsatlakozó rövid fémcső csavarját, amely a diff. jeladótól érkezik. Ezután a fojtószelep tövében levő szorítócsavart lazítsuk fel.

- Most fogjuk meg bal kézzel a szűrőt, jobbal pedig tekerjük belőle ki a fojtószelepet, mind addig amíg a szűrőt már nem tartja a fojtószelep orsója. Tegyük félre a szűrőt pormentes helyre, vigyázzunk rá.

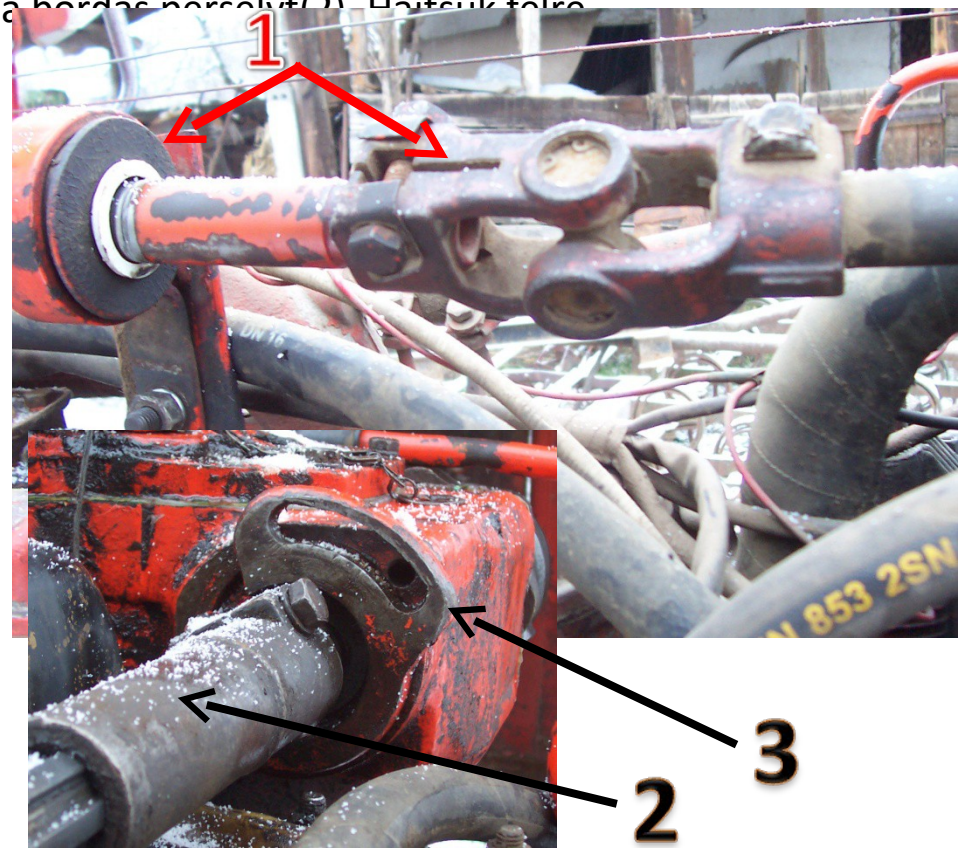
- Ezután alul az irányítókar és a híd közötti rész-be helyezzünk éket úgy, hogy az ne tudjon lentebb csúszni később, mert a szimmering sérülésével járhat. Lazítsuk fel a fogas ívet rögzítő csavart, tegyük félre az alátéttel együtt.

- Vegyük ki kézzel a fogas ívet. Tegyük félre, szükségünk lesz rá később.

- Válasszuk le a kormányszivattyú felől érkező olajcsövet a gumicsővel együtt. Csak az első nyomócsövet hagyjuk meg. Ezután a szervó munkahengerről érkező olajcső párt az elosztófejről és az elosztó csavarjait is távolítsuk el a rajta levő kupakkal együtt. Ezután távolítsuk el a csigatengely végén levő sasszeget és oldjuk fel a csavar kötést. Óvatosan távolítsuk el az elosztófejet, úgy hogy azt vízszintesen tartjuk különben kiesnek belőle a szelepek. Tegyük félre.

- A csigát is távolítsuk el ezután, viszont a két csapágya közül a jobb állapotúnak véltet őrizzük meg. Amennyiben szükséges vásároljunk helyette újat.

- Vegyük kézbe az orbit szivattyúhoz vásárolt tengelyt, és nézzük át alaposan nincs-e rajta valamilyen sérülés. A szivattyú felőli sűrű bordák nem sorjásak-e. Győződjünk meg arról is hogy könnyedén belecsúszik-e az orbit szivattyú perselyébe. Reszelővel van lehetőség a javításra. Ha ezzel megvagyunk a korábban kiválasztott jobb állapotú csapágyat tegyük a tengely végére, és rögzítsük azt a korábban használt fémgűrűvel.
- Most van lehetőségünk arra hogy a tengely kabin felől oldalán levő szimmering-et cseréljük amennyiben az nem zárt jól korábban.
- Ha a csere megtörtént helyezzük be az új tengelyt, és óvatosan csúsztassuk át a szimmeringen is. Illesszük rá a bordás perselyt. A következő lépésben segítőtárral ellenőrizhetjük hogy a kormánykeréktől a tengely végéig mennyi holtjáték van. Van-e holtjáték. Amennyiben nem elégít ki minket az eredmény, esedékessé válhat a kardáncsuklók és a gumibak(1) cseréje, javítása.
- Az ellenőrzés végénél ismét húzzuk le a tengelyről a bordás perselyt(2). Húzzuk félre az excenteres hüvelyt(3) most fordítsuk úgy hogy a belül a fogas ív felől a zárt része legyen. Ezután tartsuk a fogas ív-et a tengely felé, akárcsak ahogy azt rátennénk, a kialakult helyzet viszont nem engedi, vagyis a hüvely zárt felében ütközik.
- Ezek után fogjuk a fogas ív-et és óvatosan fogjuk be satuba. A cél hogy a korábban a csigával érintkező fogakat eltávolítsuk, így ezek már nem akadhatnak a hüvelyfalában. Amikor eltávolítjuk az ív egy részét, figyeljünk rá oda hogy ne gyengítsük meg túlságosan, vagyis ne járjunk túl közel a persely belső falához, bár a munka szerepe megszűnik, némi tartásra mégis szüksége van.





Amint elkészültünk a vágással, szenteljünk időt rá hogy simára csiszoljuk a széleit, és távolítsunk el róla mindenféle fémreszeléket.

- Ha ezzel megvagyunk tegyük vissza a tengelyre, ügyelve arra hogy a fogosztás a fogaslécen a korábbi módon illeszkedjen. Helyezzük rá az alátétet, húzzuk meg annak csavarját. A tengely alatt levő éket kivehetjük.

- Elkészült a módosítás, visszarakhatjuk az olajsűrőt. Tartsuk balkézben, és szorítsuk közel az orsóvégéhez, majd hajtsuk bele jobb kézzel a szelepet amíg csak tudjuk, végül a szelepet rögzítsük annak csavarjával olyan módon hogy az a korábban levő irányba forduljon. Szorítsuk meg a Diff. Jeladóhoz menő fémcső csavarját is.

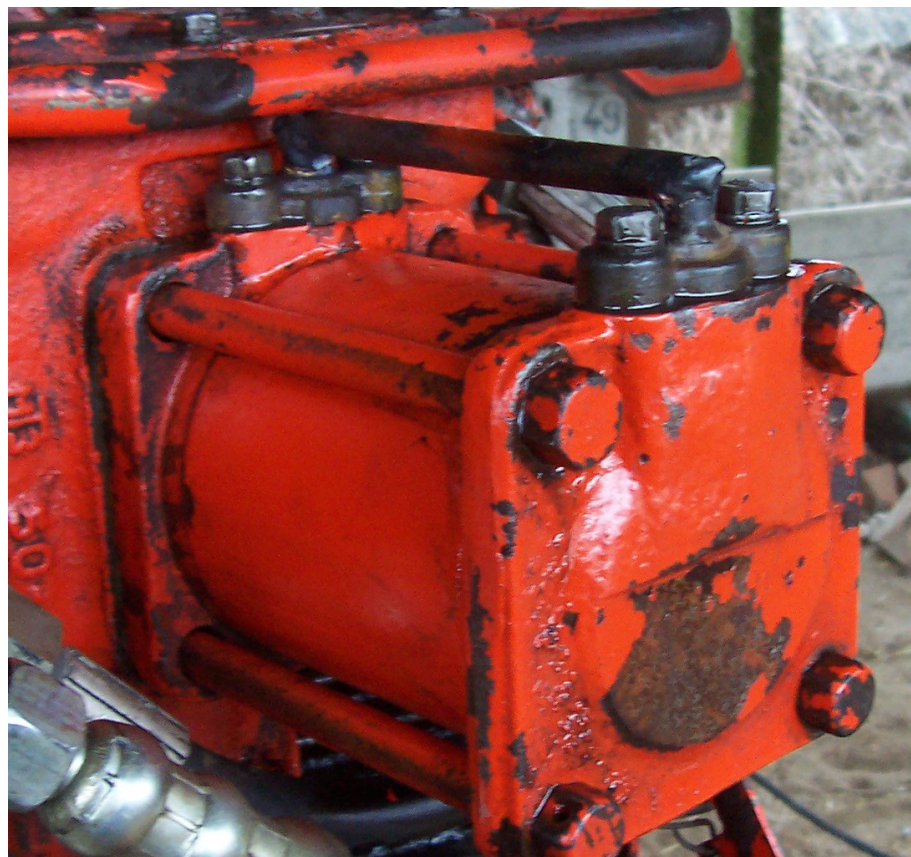
- Most a szervó munkahengerrel foglalkozunk, lazítsuk meg annak csavarjait és húzzuk kintebb annyira hogy a hengert és mindkét végén a hengerfejet megtudjuk fordítani 180 fokkal, azaz a csatlakozók felfele mutassanak. A Munkaszerepe ennek a hengernek ezennel megszűnik. Csupán annyi feladata lesz hogy egyenesen tartsa a belül elhelyezkedő fogaslécet. Itt két féle lehetőség van módosítást illetően.

1. A korábban idecsatlakozó páros olajcsőnek végeit levágjuk és rögzítjük őket helyükre, majd egybe forrasszuk végeiket egy egyenes csődarab segítségével, és így külső keringésűvé válik a henger. Erre azért van szükség mert munkát bár nem végez, de henger fala még se kopjon a benne mozgó dugattyútól.

2. A korábban idecsatlakozó olajcsőnek a végeit levágjuk és rögzítjük őket a helyükre. Külön végeiket beforrasztva ledugózzuk őket. A dugattyú kiszerelése után 3 ponton fúrunk rá 10-es furatot, úgy hogy az ne érje semelyik tömítést. Így a henger belső keringésűvé válik.

Mindkét esetben a hegesztés idejére vegyük ki a csatlakozó fejekben levő gumi tömítést, hogy az ne sérüljön. Szükség esetén cseréljük is őket. Ezután rögzítsük erősen a hengert 4 darab hosszúcsavarjával. Majd töltsük fel a hengert olajjal. Ezt a külső keringésű rendszer esetében mind a két henger fedélen végezzük el. Szorítsuk meg a csatlakozók csavarját. Ezt a jövőben nem kell oldanunk.

Ezen a képen külső keringésű hengerre láthatunk példát. →

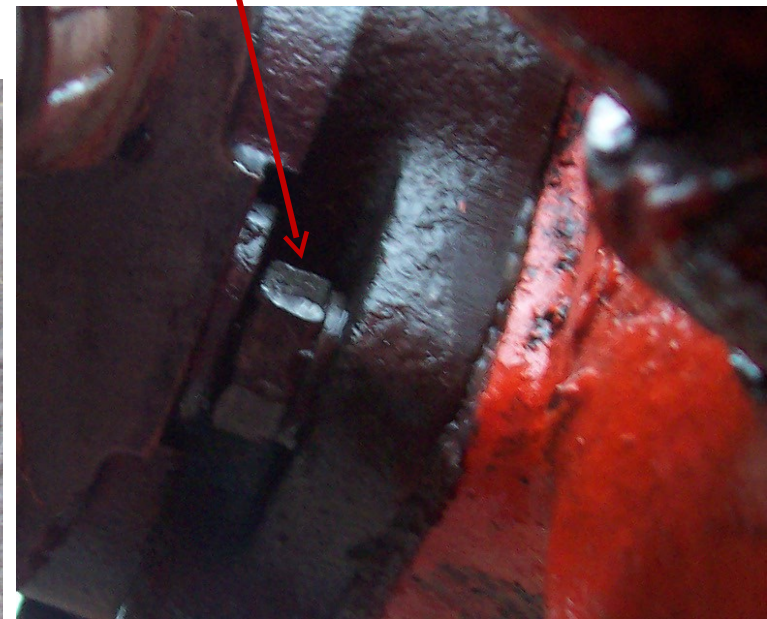
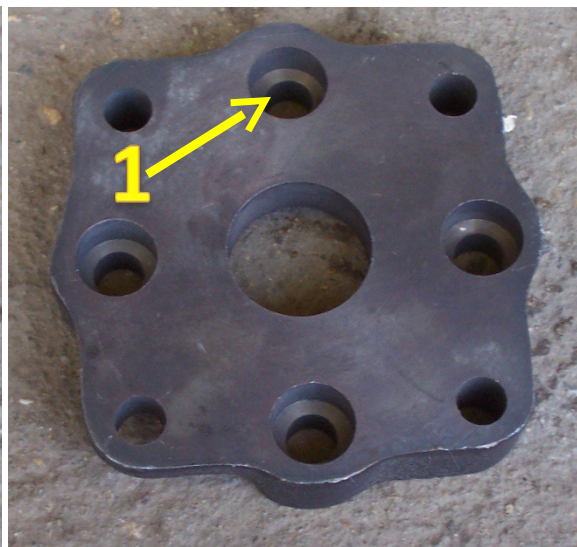
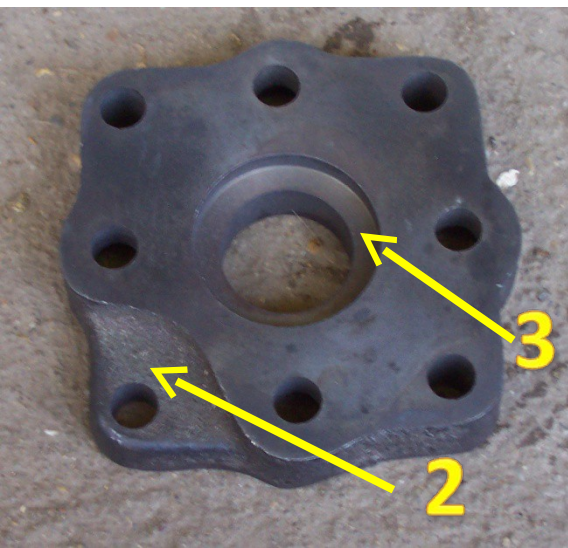


Ezzel végeztünk. Most foglalkozzunk az orbit szivattyúval.

- Ha magunk elé vesszük az orbitot láthatjuk hogy a persely felőli oldalán négy menetes furat van. Ezek segítségével fogjuk rögzíteni a közbetéthez. Most vegyük kézbe a közbetétet és láthatjuk hogy azon összesen nyolc furat van. Ebből négy furat (1) süllyesztett fejű csavarnak van kialakítva. A másik négy furat azoknak a csavaroknak van kialakítva amelyek a kormány oszlophoz kötik a közbetétet. Ebből egy furatnál (2) le van vékonyítva a közbetét széle.

-A közbetét közepén a korábban vásárolt tömítőgyűrűnek van egy ágy kialakítva(3). Helyezzük ide a tömítő gyűrűt, majd közbetét levékonyított sarkába helyezzük be az egy darab M10x30-as csavarunk rugós alátéttel. Ezután helyezzük rá az orbit szivattyúra és fordítsuk úgy hogy a vékonyított rész (benne az egy darab csavarral), a csőcsatlakozások irányába mutasson. Ha ezt jól csináltuk akkor éppen elfér a csavar feje az orbit válla alatt.

Ha ezt elértük tegyük a négy süllyesztett furatba M10x30-as imbuszos csavarokat, amiket korábban vettünk. Húzzuk meg őket fokozatosan átlósan. Tegyük félre.



Most vegyük kézben a korábban félretett elosztófej záró fedelét, és alaposan tisztítsuk meg az olaj és más szennyeződésektől. A 100x100-as klingerit tömítő lemezből erre a fedélre vágjunk tömítést. Ennek a fedélnek a mérete megfelel erre a célra. Az elkészített tömítést még bekenhetjük tömítő pasztával is (FBS). Miután a kormányoszlop felületét is megtisztítottuk a szennyeződésektől, helyezzük rá a tömítést.

Ezután tartsuk jobb kézben az orbit szivattyút, balkézzel pedig a kormányoszlopban levőtengely kabin felőli végét, így óvatosan forgatva pászítsuk be és toljuk be amíg a már behelyezett csavar engedi. Ekkor fogjunk 17-es villáskulcsot és tegyük ennek a csavarnak a fejére. Óvatosan húzzuk a csavart, bal kézzel pedig tartsuk meg a szivattyú tömegét. Lazán hajtsuk be csak annyira amíg még könnyen mozogjon.



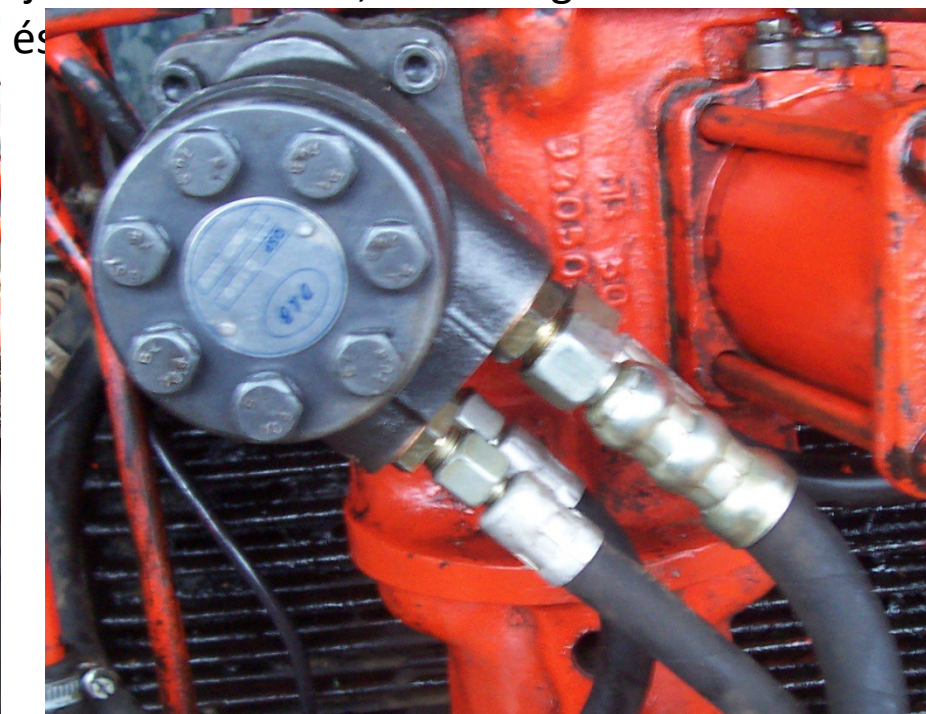
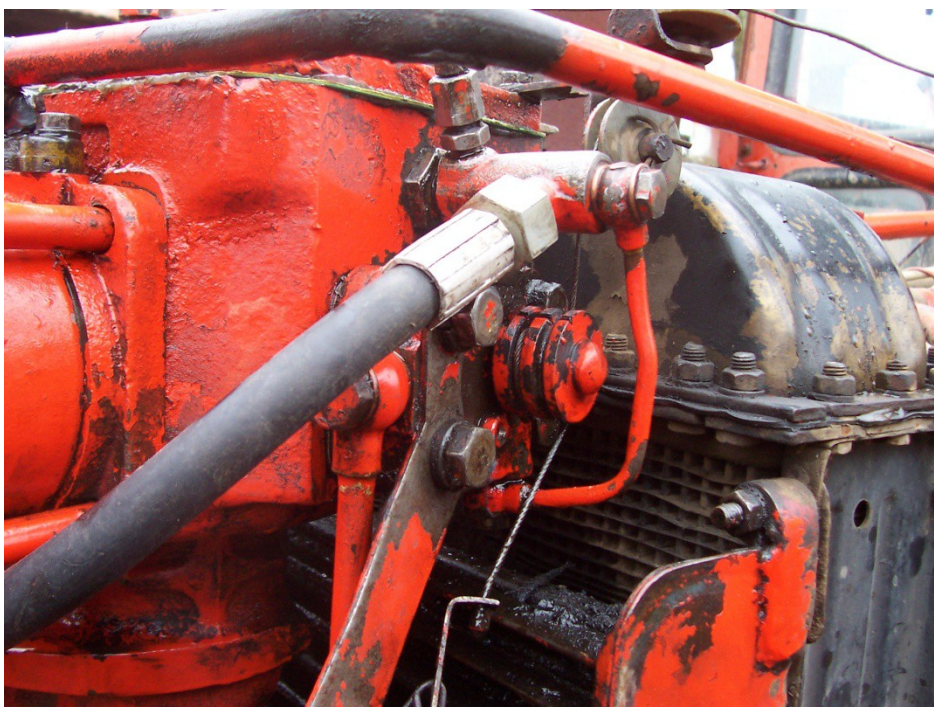
Ezután tegyük be a maradék három M10x40-es csavart rugós alátétrel a közbetétbe és hajtsuk őket be lazán. Most nyúljunk a tengely másik végéhez és próbáljunk rajta óvatosan mozdítani, ha nagy feszültséget érzünk a tengelyben fordítsunk a hüvelyen annyit hogy a tengely könnyebben mozogjon. Ezen a beállítást majd járó motorral is érdemes ellenőrizni, mert nyomás alatt dolgozik az orbit és úgy érezhető hogy mikor nagyobb a feszültség a tengelyben.

Ezután húzzuk meg erősen a közbetétet rögzítő csavarok. (Fokozatosan átlósan). Helyére került a szivattyú. Most nézzük meg alul és felül, a csatlakozók az orbit oldalán betűvel vannak jelölve. Ebből egy oldalon T – P, a másik oldalon A – B. Fogjuk kézbe a korábban vásárolt közcsavarokat, és hajtsunk minden csatlakozófuratba egyet réz tömítő alátéttel. A T és P furatba 20x20-as közcsavart hajtsunk. Az A-B furatokba 16x20-ast tegyünk. Húzzuk meg őket erősen.

-Most következnek az olajcsövek. Vezessük a Munkahenger két csatlakozójához a 2 db 120cm-es csövet, végeiket az A és B csatlakozóra szorítsuk. (ügyeljünk rá hogy a híd mozgása során az olajvezetékek ne tudjanak sehova sem becsípődni, beszorulni.

-Most vegyük kézbe a rövidebb 20-as csatlakozójú olajcsövet és végét szorítsuk a kormány szervó szelepre, másik végét a T-jelű csatlakozóra kössük, erősen húzzuk csavarját.

-Már csak egy olajcső maradt, ezt kössük be a P-jelű csatlakozóba, másik végét vezessük a



- A következő feladatunk hogy feltöltsük a tartályt olajjal, ügyelve rá hogy az orbit tengelyén levő csapágyat is érje. Most helyezzük fel a szervófedélhez vásárolt tömítést, és tegyük rá a fedelet annak összezsavarját húzzuk meg fokozatosan/körkörösén.
- A korábban leválasztott kenőcsövet vezessük ismét a fedélbe szorítsuk meg.
- Fordítsuk vissza a kompresszor légcsövet, fogassuk őt is helyére. Bilincsel rögzítsük ahhoz a gumicsőhöz amelyből kihúztuk. Húzzuk meg csavarját a kompresszor fedélen.

Elkészültünk a szerelési munkálatokkal.

Indítsuk be a traktort és pár másodpercig alapláncra járassuk, majd óvatosan kis mozdulatokat tegyünk balra jobbra a kormánykerékkel, végül teljesen fordítsuk ki mindkét irányba. Oda vissza tegyünk meg 8-10 kört, így elvégezzük a csövek és a munkahenger légtelenítését. Amennyiben nehézkesnek tűnik a kormány állítsunk az excenteres hüvelyen, majd tegyük bele vissza a csavart és erősen húzzuk meg. Ellenőrizzük valamennyi kerékben a légnyomást, majd tegyünk meg kisebb távolságot közúton a traktorral. (3-4km)

- Ha mindent rendben találunk és kielégít az eredmény vizsgáljuk meg az olajsintet a kormányoszlopban, szükség esetén töltsük után.

-Végezzünk esztétikai festést az újalkatrészek felületén és tegyük vissza a traktorra a motorháztetőt, az orrsúlyok tartóját, és a súlyokat. Ellenőrizzük karbantartási katalógus alapján a kerékösszetartást.

- 30-40 km megtétele után ellenőrizzük a kerékanya csavarok feszességét.

Élvezzük az átalakított traktor minden kényelmét!

Jegyzetek:

- Az diákon szereplő árak nettóárak. (2010 Január 10)
- Az átalakítás történhetett volna másképpen is. Pl. Diff. Jeladó kiiktatásával. (hosszú nyomtávrúd beszerzése)
- Belefutottam abba a problémába szerelésközben hogy az új tengely-re az orbit felőli részre is raktam csapágyat. Ennek az eredménye hogy túlságosan szorult a tengely, vissza kellett bontsam és kivenni.
- Az orbit szivattyún jelölt A és B csatlakozók szivattyútól függően cserélődhetnek. Szerelés után nekem is elsőnek jobbra fordult a kerék ha balra kormányoztam☺
- A szervó munkahenger átalakítását lényegesen az befolyásolja hogy várhatóan lesz-e még szükségünk a munkahengerre régi formájában. A belső keringésű rendszer előnye viszont hogy 3 lyukon könnyebben áramlik az olaj mint a külső csövön.
- Lehet kapni a régi elosztófejhez (kocka) tömítést, de a közbetéten levő sok furat és kiképzés miatt ez nem biztosított jó tömítést, ezért érdemes inkább a kockafedél segítségével saját kezűleg elkészíteni a tömítést. (tömítő paszta is erősen ajánlott)
- A nyomtávkarnál írtakra érdemes figyelni, én 2-szer jártam meg az üzletet ami 30km-re van lakhelyemtől. Első alkalommal hosszabbat vettem mint kell (csak a cikk-számra hagytakoztam, az meg nem jelölte a különbséget)
- Érdemes blokk lemosóban eltávolítani a szennyeződések a szerelési területről a munka előtt és a festés előtt is.
- Az orbit nem olcsó, úgyhogy tolómérővel ellenőrizzük a csatlakozó furatok mélységét, mielőtt beleerőltetünk egy hosszabb közcsavart. (kicserélni rövidebbre)

Néhány alkatrész amelyek vásárlása szükségessé válhat.

1



2



3



4



5



7



8



1. 40-3001022 Persely (680Ft)
2. 80-3401100 Gumibak kpl. (950Ft)
3. 50-3407010 Szervó szűrő (2500Ft)
4. NS-10Y-3L Korm.szivaty. (4900Ft)
5. 50-3401060 Kardáncsukló (1900Ft)
6. 50-3000012 Hézagolólemez (330Ft)
7. 50-3000011 Királytengely (2600Ft)
8. 50-3003030 Rúdfej kpl. (1400Ft)



BY: