

Falhas típicas na transmissão automática 722.6



A transmissão automática de cinco marchas da sexta série sob o índice 722.6 (Mercedes-Benz 5G-TRONIC) está instalada nos carros Mercedes-Benz desde 1996 e até os dias de hoje. Além dos próprios Mercedes, a transmissão automática 722.6 também está instalada no Jaguar, Ssangyong, Jeep, Dodge, Chrysler (300), Maybach (57 e 62) e muitos outros carros com um volume de motor de três a seis litros.

Para cada grupo de motores, de acordo com seu torque, foi desenvolvida sua própria modificação. De acordo com a classificação MB, este é W5A330 (torque de entrada de até 330 Nm), W5A380 (até 380 Nm), W5J400 (até 400 Nm) e W5A580 (para motores de oito e doze cilindros). As modificações diferem entre si no número e espessura dos discos de aço e embreagens (discos de fricção), conjuntos de engrenagens planetárias (três ou quatro satélites) e alguns outros pontos do projeto.

O 722.6 é a primeira transmissão automática Mercedes com controle eletrônico e travamento com conversor de torque. A transmissão automática de 722,6 foi originalmente desenvolvido como um substituto para a transmissão automática desatualizada do quinto (722,5) e anterior (722,3 e 722,4) séries.

Os primeiros anos de operação da transmissão automática 722.6 revelaram algumas falhas de design. Em particular, nas primeiras versões e até 1999, na transmissão automática 722.6, uma bucha deslizante foi usada na interface dos eixos de entrada e saída (K1 e K2), que era claramente bastante fraca para

cargas. Ele quebrou rapidamente e devido à perda de pressão do óleo (ATF) e à forte folga resultante de ambos os eixos, o conjunto de engrenagens planetárias estava fora de serviço.

Em modificações subsequentes, a bucha problemática foi substituída por um rolamento de agulha com anel de Teflon. Isso aconteceu em 1999. Ao mesmo tempo, outra "falha" foi corrigida substituindo a luva deslizante na engrenagem solar por um rolamento (Sun Gear). Também em 1999, outras falhas de projeto iniciais foram corrigidas. Em qualquer caso, a transmissão automática 722.6, produzida desde 1999, não sofre mais de "falhas do projeto" e funciona de forma bastante confiável percorrendo 200 ou 300 mil quilômetros sem nenhuma avaria em geral.

Em 2001, a sexta série (722,6) voltou a sofrer uma ligeira "melhoria". Em nome da economia de combustível e para reduzir o tempo de comutação, em algumas modificações da transmissão automática 722.6, as embreagens unilaterais finas (discos de fricção) começaram a ser usadas, as quais, sob cargas aumentadas (como, por exemplo, acelerações bruscas ou escorregões), falham rapidamente.

Em motores a diesel, a válvula no corpo da válvula da transmissão automática também costuma se desgastar, um sintoma de que pode ser o deslizamento ao passar da primeira para a segunda marcha.

Na "venerável era" o 722.6 automático tem outro ponto fraco - a placa eletrônica (Valve Body Conductor Plate). O quadro elétrico com sensores de velocidade, que na transmissão automática 722.6 está instalado no corpo da válvula (unidade de controle hidráulico da transmissão automática), falha devido ao superaquecimento regular. Além disso, os sensores do eixo de entrada e saída, que são integrados ao quadro elétrico do 722.6, frequentemente falham. Esses defeitos, no entanto, são facilmente detectados durante o diagnóstico da transmissão automática e são eliminados sem remover (desmontar) a transmissão automática do carro.



Em geral, a transmissão automática 722.6 em modificações após 2001 se estabeleceu como uma solução totalmente confiável.

Um conjunto típico de consumíveis de revisão da transmissão automática 722.6 inclui: kit overall (Kit de revisão, ou seja, Kit com juntas e vedações), conjunto de embreagem (particularmente pacote de embreagens K2), discos de aço (de preferência K2, diferentes espessuras para diferentes modificações de 722,6 em dependendo do torque do motor), junta do cárter, filtro.