

Elefant 1

Mitglied



Beiträge: 998

Geschlecht: ♂



Getriebeumbau 5-Gang 0,81

 Zitat

« am: 31. Mai 2015,
19:50:32 »

Hallo Forum

Ich bin die Sache jetzt mal
angegangen.

Nachdem ich mir das Bedford 5-
Gang (ZF) mit langem 5-ten schon
vor geraumer Zeit gekauft habe
muss es ja auch mal eingebaut
werden. 😊 Dabei tauchten einige

kleine Hindernisse auf 🤔

Punkt 1:

Die Betty hat Seilzugkupplung , der
Blitz Hydraulik.

Man kann sicherlich eine Halterung
für den Nehmerzylinder basteln aber
das gefällt mir nicht.

Auserdem ist mit die
Gusseisenglocke der Betty zu
schwer.

Also Glocke weg und die Aluglocke
eines alten 4-Gang adaptieren
(wollen) 😊.

Punkt 2:

Bettyglocke 170 mm hoch,

Blitzglocke 150 mm 🤔

Damit die Welle nicht zu weit
rauskommt in die Kupplung bzw.
Schwungscheibe und weil das 5-
Gang Stirnseitig anders ist musste
ich zwei Zwischenplatten a 10 mm
anfertigen und die Glocke mit
längeren Schrauben befestigen.

Punkt 3:

Punkt 3:

Um die Ausrücklagerhülse zu stützen und auch den entstandenen Hohlraum vor Kupplungsdruck zu schützen musste ich mal kurz die Drehbank bemühen und einen Stützring anfertigen. Diesen habe ich dann eingeklebt und mit zwei Schrauben gesichert.

Bild 1: 4 Gang

Bild 2: 5 Gang

Bild 3: Platten

Bild 4: Gesamtlängenunterschied

Bild 5: Stützring

Ende Teil 1



PICT0407-400.jpg (15.82 KB, 400x:)



PICT0408-400.jpg (11.55 KB, 400x3



PICT0437-400.jpg (14.95 KB, 400x3



📎 PICT0536-400.jpg (13.89 KB, 400x3

Punkt 4:

Die Kupplung. Es stellte sich deutlich schwerer als erwartet dar eine passende Kupplung zu finden. Sie muss die Betty Verzahnung haben aber darf nur 230 mm Außendurchmesser haben (also 9 Zoll)

Außerdem muss das Federpaket mittig in der Scheibe liegen denn sie muss mit dem Federpaket zum Schwungrad eingebaut werden. 😊
Auf die Schnelle war da nichts zu bekommen also wieder an die Drehbank 😊

Kupplungsscheibe vom Fiat Dukato mit Durchmesser 240 mm außen soweit abgedreht (ca 237mm) bis sie in die Opel 9 Zoll Schwungscheibe passt. womit wir beim nächsten Problemchen wären.

Punkt 5:

Federpaket zu dick, hängt an den Schwungradschrauben des Omega Motors. Beim Blitzmotor könnte das passen denn er hat niedrigere Schraubenköpfe aber auch anderes

Gewinde. 

Also Anschraubfläche der Schwungscheibe 2mm nachsetzen und Schrauben sicherheitshalber auch noch 1mm abdrehen.

Punkt 6:

Die originale Druckplatte passt dicht über die 237mm große Mitnehmerscheibe was aber mit einer Druckplatte vom 2.3 er Turbodiesel relativ einfach zu lösen war.

Jetzt noch schell einen
Zentrierbolzen gedreht und der
Montage steht nichts mehr im Wege

(denkt man) 🤪

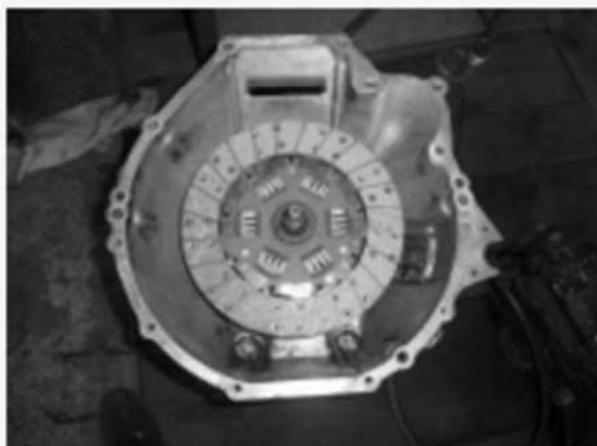
Bild 1: Fiatscheibe unbearbeitet

Bild 2: Schwungscheibe und
Schrauben bearbeitet

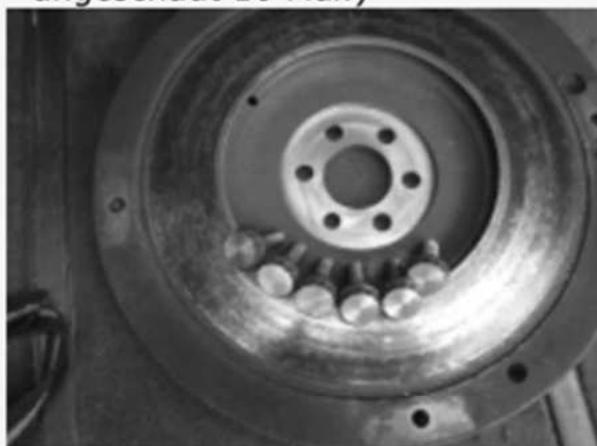
Bild 3: Fiatscheibe auch abgedreht

Bild 4: Zentrierbolzen

Ende Teil zwei



📎 PICT0436-400.jpg (15.33 KB, 400x300
- angeschaut 16 Mal.)



📎 PICT0546-400.jpg (14.85 KB, 400x300
- angeschaut 16 Mal.)



Weiter geht's

Punkt 7:

Schaltdom sitzt deutlich weiter hinten als beim 4-Gang. Dazu gibt es zu sagen das der Querträger unter der Kabine schon dem Umbau eines Vorbesitzers auf ab

Fahrgestellnummer Getriebe halb zum Opfer gefallen war. Also Die Flex raus und weg damit. Den Bodenteil mit dem Wulst für den Gummi hab ich aus der Schlachtfeuerwehr damals schon rausgetrennt denn mein Wulst war von Vorbesitzer schon zersägt worden. Danach nur noch das Blech an entsprechender Position anschrauben und fertig.

Punkt 7:

4-Gang Schaltknüppel passt nicht ins 5-Gang. Bettyknüppel endet irgendwo zwischen den Pedalen 🤔

Also Knüppel auf der Spindelpresse beide Biegungen ca. 30 Grad aufbiegen und das ganze noch etwas nach hinten knicken schon passt die Position.

Punkt 8:

Auf dem Betty Knüppel war ein kleiner Kolben als Knauf 🤔 Unbequem und sieht dazu noch besch.... aus. Nach einiger Recherche Porsche 911 oder Traktor gefunden mit dem richtigen Schaltschema drauf. Beides gefiel mir nicht wirklich. Also habe ich meiner Frau das Stopfei (Socken stopft sie eh immer ohne) entführt und nochmals die Drehbank

angeworfen. 🤔

angeworfen. 🤝

Halbwegs rund gedreht und gebohrt
und eine M 10 Gewindehülse
eingeklebt. Dann noch ein schwarzer
Edding und etwas Klarlack, fertig ist
der Knauf. Sieht gut aus und liegt
gut in der Hand 🍷

Bild 1: Knauf

Bild 2: Knauf

Bild 3: Tachowellenanschluss

Bild 4: Getriebelagerung einfach
umgedreht

Bild 6: Kupplungszyylinder

Bild 7: Rausgetrennter Träger

Wenn die Kardanwelle da ist geht's
weiter



📎 PICT0572-400.jpg (11.47 KB, 400x300
- angeschaut 26 Mal.)



📎 PICT0572-400.jpg (11.47 KB, 400x300)

- angeschaut 25 Mal.)



📎 PICT0574-400.jpg (15.08 KB, 400x

- angeschaut 23 Mal.)



📎 PICT0575-400.jpg (17.41 KB, 400x

- angeschaut 21 Mal.)



📎 PICT0576-400.jpg (17.78 KB, 400x

- angeschaut 22 Mal.)



□ Esslinger

Mitglied



Beiträge: 262

Geschlecht: ♂



Re:

Zitat

**Getriebeumbau 5-
Gang 0,81**

« Antwort #2 am:

01. Juni 2015,
12:43:27 »

Klasse, bitte weiter berichten!

Gruß Andreas

Einen Moderator informieren

Gespeichert

opel-blitzschmie.de



Beiträge: 54

Geschlecht: ♂



Hi Anfried,
das sieht ja nach ganz großem Kino
aus.

Schließe mich esslinger da an, bitte
weiterberichten.

Aber warum nimmst Du nicht das
Getrag R25 aus dem Omega A,
Motortyp C24 NE, Getriebecode CH
oder JE, das paßt perfekt an jeden
CIH-Motor, Getriebeübersetzung
5.Gang 0,842 oder wers noch doller
haben will das alte Manta B-Rekord E
240 erGetrag, da ist der fünfte Gang
0,804, wenn meine Literatur nicht
lügt. Das Schwungrad bleibt am
Motor, der Automat auch, lediglich
die Kupplungsscheibe tauschen
gegen die von einem Commodore A-
C oder ähnlich Zeug 2,5l-2,8l und
reingestopft.

Der Motor muß nicht ausgebaut
werden, die hintere
Getriebehalterung läßt sich aus der
Halterung des PKW erstellen, die
Drehmomentstützen und das
Abdeckblech vom Schwungrad
werden wegen unterschiedlicher
Bohrungen in der Kupplungsglocke
getauscht. Der Umbau von Seilzug
auf Hydraulik gelingt, in dem man
den Nehmerzylinder hinter die
Ausrückgabel setzt und ab dem
Schlauch eine Bremsleitung 4,75mm
einfügt. Das R25 hat kein
Schiebestück wie das 240er, dafür
allerdings eine liebe
Hardyscheibe. Gelenkwellenendstück
Omega mit vorderem
Gelenkwellenstück Blitz "verknüpfen"
(Gelenkwellenshop), Getriebe zu
Welle "austarieren" und fertig. Beim

Welle "austarieren" und fertig. Beim 240er geht das anlog, da entfällt das Austarieren, wenn man vorne dann ein Kreuzgelenk hat. Gibt aber auch hier die Variante mit Hardyscheibe. Die Rohrdurchmesser der genannten Gelenkwellen sind gleich.

Lediglich die Nummer mit der Rückwärtsgangsperrre via Seilzug ist dann richtig lustig.

Wenn man alles dahat, dauert das ein Wochenende und...ich kann jedes verbaute verschleißgefährdete Teil im Großhandel oder auf Teilemärkten bekommen.

Und dann gibts ja noch die Reifen.... Achso ja.... ich hab das bei 2 Autos schon gemacht.

Da kann man mit Sprinterkutschern auf der Bahn bis etwa 145 km/chen (Blitz B Pritsche mit 2,?l Motor und s.o.) gaaanz lose mithalten, mit den anderen Rädchen geht das noch weit obendrüber. Bei einer Reise von 100 gurgelt der dann so 12 -13l runter. Das find ich akzeptabel. Allerdings sollte man den Tacho abklemmen, der ist sonst nämlich hin. GPS ist sowieso genauer (((((-:

Wär das nichts??

Gruß

Hans

Einen Moderator informieren



Gespeichert



Beiträge: 998

Geschlecht: ♂



Hallo Andreas hallo Hans
Bericht geht selbstverständlich
weiter bis Fertigstellung. 🇩🇪
Mit PKW Getriebe ist das so ne Sache
Hans. Wenn der blaue Elefant nur
solo unterwegs wäre hätte ich mich
das ev. getraut. Da ich aber sehr oft
mit 2 und mehr Tonnen am Haken
unterwegs bin scheidet ein PKW
Getriebe aus. Ich habe im Rekord
und im Aero auch das 240er verbaut
aber für 5-6 Tonnen Gespanngewicht
ist mir das auf Dauer zu schwach.
Der Elefant ist ja kein Steh sondern
ein Fahrzeug und wird entsprechend
bewegt. Auserdem funzt mein Tacho
beim ZF ganz normal wenn man die
Tachowelle etwas anders verlegt weil
sie sonst zu kurz ist.
Am Mittwoch soll ich die Welle vom
Wellenbauer bekommen, dann
werden wir sehen ob alles so
funktioniert wie erwartet. 😊
Drehzahl senkung im 5 ten etwa
1000 U\min. 😊
Dann steht dem Blitztreffen mit
leichtem Umweg bei der Anfahrt,
über Bretagne, Normandie und
Belgien nichts mehr im Wege 🇩🇪
Gruß Arnfried

Einen Moderator informieren 

Gespeichert



Beiträge: 54

Geschlecht: ♂



Hi Arnfried, zugegeben und Hut ab, das ist eine Schweinearbeit, die Du Dir da machst.

Einer meiner Umgebauten läuft mit eben jenem Getriebe und einem 2,8l S mit ein paar "geringfügigen" Modifikationen als "daily driver" seit 2 Jahren als 2,7to mit und ohne Tandemanhänger in einem Landschaftsbau und Forstbetrieb (eine Sperre wär nicht schlecht, gibts sowas oder muß da auch noch ne Benz-Achse rein???) und das einzige, was kaputtgegangen ist, war die Kupplung, aber die war damals schon gebraucht. Ich gebe zu bedenken, daß an diesem Getriebe auch der 25E letzte Serie mit 136 PS dran rumreißt, und ein Senator B bringt voll ausgeladen mit 1,8t Anhängelast auch fast 4to dann auf die Waage Der Pritschenwagen wird hergenommen ohne Ende, allerdings ist die Pflege auch entsprechend gut. Umbau auf Kipper angedacht und der 2,8er bringt unglaublich viel Dampf bei noch mehr Drehfreude. Und Thomas hat mit dem getriebe bis dato auch keine Schmerzen und der fährt viel.

Viel Erfolg noch beim "Erschaffen", ein echt intressantes Projekt

Gruß

Hans



Beiträge: 262

Geschlecht: ♂



Hallo Arnfried,
Einfach genial!
Vorallem das Ding mit dem Stopfei!



Bin ja schon gespannt wie ein
Regenschirm auf deinen Bericht von
der Jungfernfahrt!

@Hans:

Das mit der Diff-Spere ist mir auch
schon ein paar mal im Kopf herum
gegeistert!

Als alter Kies-Kutscher möchte ich
auf sowas überhaupt nicht mehr
verzichten.

Hab auch vor mit meinem Blitz
später einmal Kippertreffen zu
besuchen.

Aber eine Benz-Achse kommt mir

nicht ins Haus! 🤔

Bin da aber auch noch nicht wirklich
auf einen grünen Zweig gekommen.

Hab mich aber auch noch nicht
intensiv darum gekümmert.

Gruß Andreas

Einen Moderator informieren

Gespeichert



Beiträge: 54

Geschlecht: ♂



Hi Arnfried.

Nur mal rein interessehalber und
Neugier:

Was ist an diesem Bedford 5-gang
ZF Getriebe denn nun das Ultimative
außer der exorbitant langen
Übersetzung? Die Baugröße? Daß es
"kopfgesteuert" ist ? d.h. keine
Schaltstangen hat? Daß es das
Drehmoment egal von was für einem
Motor aushält? Die im Bedford-Blitz
verbauten Motoren waren meines
Wissens nicht gerade die
Leistungshünen. Vielleicht auch
intressant für einen notorischen
Dieselfahrer wie mich??

laß mich einfach mal nicht dumm
sterben (((-:

Gruß

Hans

Einen Moderator informieren

Gespeichert



Beiträge: 998

Geschlecht: ♂



Also Hans

Erstens ist es von ZF also Made in Germany. 😊 Vom Getriebe selbst außer das es 5 Gänge hat identisch mit dem Originalen Blitzgetriebe. Ausgelegt ist es für kleine LKW und Transporter. Auch beim Dukato mit Zwillingsachse zB. verbaut. Die Betty gibt es auch mit CIH Motor und dem 2.3l Opel Diesel. Von so einem ist auch mein Getriebe. Außerdem kann man das ZF Auch mal reparieren wenn nötig. Hast du schon mal versucht bei einem Getag einzelne Zahnräder oder Synkronringe zu tauschen. Alles warm

aufgeschrumpft. 🤖 Da geht beim auseinanderpressen mehr kaputt als vorher hin war. Für das ZF (welches in ähnlicher Bauart auch zB. im Ascona 400 oder BMW M3 verbaut ist) bekommst du so gut wie jedes Teil einzeln. Wenn es mit dieser Leistung fertig wird sollte so ein Blitz mit 2.4er Motor kein Problem darstellen.

Das ist nur meine persönliche Meinung. Jeder kann das machen wie er will. Ich möchte so was jedenfalls nur ein mal machen und dann soll da auf Jahre Ruhe sein. Gruß Arnfried

[Einen Moderator informieren](#) 🗨️

[Gespeichert](#)

Elefant 1

Mitglied



**Re:
Getriebeumbau**

5-Gang 0,81

« Antwort #10 am:

Zitat



Beiträge: 998

Geschlecht: ♂



Hallo Leute,
nun zum 4 und letzten Teil.
Heute Morgen habe ich die Welle
vom Wellendienst geholt. 🇩🇪
Das müsste dann glaub ich Punkt 9
sein:
Beim einbauen habe ich gemerkt das
die Bohrungen im Betty Flansch nur
9.6 mm haben. Verdammter
englischer Zollkram. 🇩🇪
Hätte ich ja auch vorher mal messen

können 🇩🇪🇩🇪
Egal, 4 mal M8 scheidet aus weil zu
viel Spiel und auch als 10.9 zu
schwach. 😞

Also Bohrmaschine raus und beide
Flansche auf 10 mm aufbohren.
An der ausgebauten Welle kein
Problem. Am eingebauten Getriebe

kommt man ganz besch.. dran 🇩🇪
4 mal M10 mal 25 in 10.9 rein,
fertig. 😊

Auf geht's zur Probefahrt.
Was soll ich sagen! Alles zur vollsten
Zufriedenheit. Der Motor verträgt
das sehr gut. Ab 50-60 Kmh kannst
du ohne Drehzahl im 5 ten bummeln
oder bei 100 kmh nur noch 3000
statt 4000 U\min ist auch nicht übel.
Deutlich gesenkter Geräuschpegel
😊 und am Verbrauch wird man das
denk ich auch noch mal spüren. 🇩🇪
Ich liebe es wenn ein Plan
funktioniert, das wird heute Abend
est mal begossen 🇩🇪🇩🇪

Bild 1: Original und Umbauwelle

Bild 1: Original und Umbauwelle

Bild 2: Neue Welle eingebaut

Man sieht sich auf dem Blitztreffen



Gruß Arnfried



 PICT0586-400.jpg (16.93 KB, 400x300
- angeschaut 23 Mal.)



 PICT0587-400.jpg (18.59 KB, 400x300
- angeschaut 22 Mal.)



