

Изменения автоматических трансмиссий, происходящие за последнее десятилетие, куда более консервативны, чем революции в двигателестроении. Увеличение количества передач лишь верхушка айсберга. А в глубине — новые системы управления, более продвинутое программное обеспечение и, якобы — «необслуживаемость». Нынешние трансмиссионщики сумели обойти принципы взаимодействия материалов?

Кто задумывается, покупая новый автомобиль, о том, с какими проблемами столкнется по окончании гарантийного периода или даже во время него? Как минимум, одна, ставшая едва ли не традиционной, нам известна — на многих дилерских СТО отказывают в замене жидкости. Дескать, производитель гарантирует работу ATF на весь срок службы коробки. В условиях, когда ресурс агрегатов стал заложником новой экономической стратегии, это не более чем маркетинговый трюк — до конца гарантии как-нибудь выдюжит, а дальше — проблемы владельца. Однако ни одна жидкость не способна на такие подвиги, и сроки ее замены такие же, как и прежде — 40–60 тыс. км. Правда, замена только лишь ATF далеко не панацея, а в замене фильтра есть любопытные нюансы.

Все АКП условно можно разделить на три типа. К первому можно отнести те «автоматы» (например, Aisin для Toyota), которые имеют **фильтр непосредственно за поддоном**. Вместе с жидкостью такой элемент меняется без проблем. У других коробок (Mitsubishi, Honda и т.д.) **два фильтра — один внутри блока и второй, напоминающий моторный, снаружи**. Наконец, самые интересные АКП, что имеют лишь **фильтр, спрятанный в корпусе** (Aisin у Volvo, Hyundai).

На сторонней СТО, куда приезжает от дилеров владелец, зачастую работу себе не усложняют. В крайнем случае, если таковой есть, поменяют внешний фильтр. Но за поддон не полезут и уж тем более не подумают о том, что фильтрующий элемент спрятан в глубине «автомата». В итоге сама по себе дорогостоящая процедура станет прологом других денежных вливаний. Хотя тут есть варианты.

Продукты естественного износа деталей АКП неизбежно скапливаются на приливах



Можно сказать, что Aisin как производитель надежных и ресурсных «автоматов» себя дискредитировал. Особенно это чувствуется на Volvo — фильтр находится внутри блока, замена жидкости без него обязательно приговорит коробку

ЧИСТОТА ЗАЛОГ ЗДОРОВЬЯ

корпуса, а свежая ATF загоняет их в фильтр. При отсутствии его пропускной способности и давления в системе не трудно представить последствия — масляное голодание, горение фрикционов, разрушение узлов. Вероятность такого исхода при замене жидкости без фильтра для некоторых коробок 50/50. Но, скажем, в отношении Aisin на Volvo — это неизменно клинический случай. В Сибири к критическим пробегам автомобили еще приближаются, но на западе России статистика уже удручающая.

Так что же делать? **Менять ATF только вместе с фильтром!** Даже замена лишь внешнего элемента исправит сложившуюся ситуацию, поскольку именно он принимает основную нагрузку. И стоит сравнительно недорого, в среднем 200–1200 руб. Тем более что ему есть сейчас альтернатива с «апгрейдом» — американские фильтры с магнитом для улавливания металлических частиц.

Элемент за поддоном также не баснословно дорог. Например, так называемый фильтр-поддон у ZF для BMW обойдется примерно в 5 тыс. руб. Традиционные «очистители» для этих немецких коробок дешевле — 700–1700 руб. А для «японцев» они оцениваются еще ниже.

Но для того, чтобы добраться до внутреннего фильтра, нужно разобрать «автомат». Практически ремонтная процедура, стоящая от 8 до 15 тыс. руб. (сам фильтр можно приобрести в пределах 800 руб.). Однако ее игнорирование, как говорилось, ведет к самым печальным последствиям. И в восстановлении уже не обойтись теми суммами, на которые можно было рассчитывать, имея дело с АКП предыдущих поколений. Так что пресловутая необслуживаемость всего лишь уловка производителей, которая в случае с внутренними элементами отмеряет коробкам

ресурс, равный ресурсу фильтра. Причем, все сказанное касается и вариаторов, и роботизированных трансмиссий. Принципы очистки ATF одинаковы для всех.

Более того, и в замене жидкости есть свои тонкости. У некоторых «автоматов» необходимо точно выставлять ее уровень. Скажем, перелив ATF у Aisin U660 на 3,5-литровой Camgu выводит АКП из строя. Как здесь оперировать обычными принципами обслуживания и к кому обращаться? Ответ, пожалуй, очевиден. А кому придется на него отвечать? Безусловно, вторым и последующим владельцам купленных у дилеров автомобилей. Теперь они должны закладывать в эксплуатацию серьезные, порой, средства на процедуры, ранее не столь нужные или стоившие копейки.

Максим МАРКИН
Технические консультации:
СТО «Технопарк»