

# ЗАЛОЖНИКИ ТЕХНОЛОГИЙ

На практике с автоматическими трансмиссиями в нашем регионе знакомы более 20 лет. А восстановление АКПП по-прежнему часто вызывает вопросы — как у владельцев, так и у ремонтников. Постараемся ответить хотя бы на часть из них, заодно развеив сложившиеся мифы.

Как это ни странно и ни печально, но мифология — удел не только рядовых потребителей. Еще и автопроизводителей! Если некоторые из первых до сих пор считают, что сгоревшую коробку можно вылечить заменой масла (а вдруг поедет!), то вторые идут дальше. Скажем, Audi с подачи ZF заявляет о трансмиссионной жидкости, которая сохраняет рабочие качества весь срок службы автомобиля. Это сколько? До окончания гарантии ATF, пожалуй, проходит. Но уже с критическими изменениями в присадках и свойствах. После чего жидкость надо бы поменять, однако новый (или прежний) владелец уверовал в непогрешимость «автомата» и залитого в него масла. Результат — как минимум сгоревшие фрикционные. И так поступает не только ZF — Aisin, GM, другие создатели трансмиссий и автомобилей. Есть и такие, кто «внедряет» фильтр внутри блока корбо-

ки. Просто замена жидкости — фактически приговор агрегату из-за забитого фильтра. А его замена — разборка АКПП. Дорого, но тем не менее, дешевле ремонта!

Нынешние «автоматы» по принципам своей работы отличаются от тех, что были еще несколько лет назад. Мягкие переключения — это ранее недопустимая пробуксовка фрикционных дисков относительно друг друга. Обратная сторона топливной экономичности объемных моторов — блокировка гидротрансформатора на пониженных передачах вплоть до первой, и сократившийся ресурс. И как с такими агрегатами борется местный сервис?

Тут нужно понимать, что **восстановление подобных коробок часто игра на удачу** — поедет-не поедет. А если да, то при каких денежных вложениях и с какими возможными последствиями? Нередки случаи, когда собранный по всем



АКПП Aisin на Volvo XC90 снимается только вместе с двигателем и имеет достаточно проблем. Ее американскую альтернативу можно демонтировать отдельно, однако с надежностью у той АКПП также не все в порядке

правилам «автомат» досаждают ударами при переключениях или попросту сжигает новые фрикционы на первых метрах пути. Бывают случаи, когда за ремонт браться вообще нецелесообразно. Причем ситуация тем печальней, чем старше автомобиль. Пример из практики — АКПП у 20-летнего Explorer могла «восстановиться» только при покупке запчастей на сумму в четверть или треть стоимости внедорожника.

Но даже «автоматы», с которыми мастера неплотно знакомы, порой подкидывают ребусы. Например, Toyota, в сервисах гость частый, каждый раз приезжает с новыми ситуациями. То термостат контура охлаждения «залипает», отчего горят пакеты. То проворачивает втулку насоса. А тот VW с развалившимся насосом запомнится, видимо, надолго. Из-за того, что он преподнес неожиданный сюрприз — после ремонта потребовал адаптации на фирменном сканере, чего за Toyota ранее не водилось (это, кстати, для клиентов дополнительная статья расхода, особенно для тех, кто обладает Toyota с коробками серии U). Да и на ряде других коробок владелец может не рассчитывать на точную оценку технического состояния после диагностики (обычно она делается бесплатно или

стоит не более 500 руб.). «Автомат» не двигатель, компрессию в нем не измеришь, а проверка сканером способна рассказать о механической части лишь косвенно. Так что к словам мастеров «диагноз после вскрытия» нужно быть готовым.

Как и к тому, что начальная стоимость ремонта может несколько вырости. Если раньше при «капиталке» коробки замены гидроблока требовали лишь Nissan, то теперь — многие новые АКПП. Бывает обходится, но чаще клиент вынужден отдать за гидроблок треть или даже половину суммы всего восстановления. Причина в том, что, вопреки политике 80–90-х годов, например, соленоиды не приобрести отдельно — только вместе с «клапанкой». А Honda к своим вариаторам не предлагает отдельно ремня. Вариант у владельцев далеко не молодых и, увы, недорогих Fit да Civic фактически один — контрактная коробка.

Альтернатива практически отсутствует еще в ряде случаев. Для автомобилей 90-х годов **ремонт трансмиссии финансово невыгоден** — на 30–40% дешевле можно купить б/у АКПП. Также дорого восстановление ряда коробок, устанавливаемых на сравнительно свежие модели — Aisin на Volvo, Opel. Приобретение контракт-



Для «автоматов» Aisin, которые устанавливаются на Toyota, все началось с коробки U140. В планетарной передаче срезало оси сателлитов и они, в свою очередь, довершили дело

## Ремонт АКПП

Иркутск  
ул. Севастопольская, д. 111  
(3952) 990-007, 990-008  
Perekrestok.pol@mail.ru



Реклама ИГП Полуцарев В.А.

ных агрегатов тут тоже не редкость (тем более, когда корпус поврежден снаружи или изнутри). Гарантия при этом — трехдневная после установки... А если трансмиссия куплена в другом регионе... Впрочем, для хозяев Ssang Yong Action Sports выбора нет категорически. Речь идет о модификациях с 5-ступенчатым «автоматом», для которого его австралийский производитель не предлагает никаких запчастей (к «четырехступке» они есть). Тут либо покупка новой КП, либо восстановленной — на заводе в Корее. А экземпляры-то совсем молодые, иной раз годовалые! Видимо, того же стоит ждать от других моделей Ssang Yong с аналогичной коробкой.

Определившись с вариантом восстановления, нужно запастись терпением. Какая-нибудь экзотическая коробка может ехать в регион не одну неде-

лю (один из рекордов принадлежит Action Sports, который провел в сервисе три месяца). Однако и ремонт не гарантирует быстроту. Порой клиенты рассчитывают забрать автомобиль через два-три дня. В то время как **восстановление занимает минимум неделю**. А максимум... Месяц, два и т.д. Проблема, кроме конструктивных особенностей, в том, что местные сервисы не держат ассортимента запчастей буквально на все — дорого. А их доставка иной раз занимает больше времени, чем обещанные неделя-две. В итоге, казалось бы, уже **изученный агрегат нередко становится для владельца своего рода проклятием**, обходясь в ремонте дороже, чем двигатель или другие узлы автомобиля.

**Максим МАРКИН**  
Консультации СТО «Технопарк»

## БАЙКАЛ-ЛАДА-МОТОРС

**Иркутск, Автосалон на ул. Аргунова, 2  
тел.: (3952) 60-44-44, 30-48-48**



Лада-Нива 21214



Лада-Нива 21310



Лада 21074

Реклама. ИП Погало В.В.

**Гарантия 3 года**

**ТХО** *Технопарк* **главный по коробочкам**  
**Ремонт АКПП**

- Компьютерная диагностика электронных систем автомобилей
- Замена масла в АКПП с предварительной диагностикой
- Услуги по ремонту АКПП отдельно от автомобиля и для других автосервисов
- Запчасти, ремкомплекты для АКПП

Иркутск, ул. Нултульская, 56 Б  
**(3952) 73-73-61**  
lahoe.irk@mail.ru

**Ремонт МКП / ДВС**  
**ПОДВЕСКИ**

• Наличный и безналичный расчет  
• Гарантия на выполненные работы

гарантия до 1 года

## АКП — НАША СПЕЦИАЛИЗАЦИЯ

Уже более десяти лет иркутская фирма «АТЕ-Студио» работает в такой сложной области сервиса как ремонт АКПП, накопив за это время огромный практический опыт. Как представители по-прежнему редкой на рынке сферы услуг, специалисты «АТЕ-Студио» располагают своими методиками, секретами и богатой технической базой, что позволяет оптимально находить верное решение в большинстве случаев.

Однако, как и конструкция самих АКПП, технология их ремонта тоже должна совершенствоваться, то есть требуются не только знания, опыт и необходимые запчасти, но и соответствующее оснащение. «Дедовские» способы здесь как нигде становятся неприемлемы.

Как раз сейчас «автоматный» цех «АТЕ-Студио» для

ремонта гидротрансформаторов получил новое оборудование KINERGO производства США, что для Иркутска, судя по всему, эксклюзивно. С качеством ремонта классических АКПП здесь и раньше было все в порядке, а новое оснащение поможет улучшить и ускорить эти процессы, повысит надежность и профессиональный уровень рабо-

ты в целом, позволит расширить аудиторию клиентов.

Новый технологический комплекс включает такое оборудование как Станок для центровки и сварки практически любых гидротрансформаторов, Устройство для наклейки нового фрикционного слоя, Прибор для финишного измерения зазора муфты, а также Пневмотестер для проверки герметичности.

Кроме того, у «АТЕ-Студио» сформирована и регулярно пополняется большая наличная база расходников и запчастей, что позволяет выполнить ремонт в наиболее короткие сроки. Это фильтры, прокладки, манжеты, фрикционные диски, ремкомплекты (включая мастер-комплекты с расширенным набором деталей) и другие востребованные компоненты. Надо отметить, что наличный склад запчастей включает целый ряд популярных на нашем рынке позиций АКПП, хотя в других случаях возможна поставка на заказ в небольшие сроки.

Гарантия на ремонт АКПП и гидротрансформаторов от



6 месяцев. Кроме того, в духе времени, наряду с классическими автоматами специалисты «АТЕ-Студио» осваивают ремонт «модных» ныне вариаторов и роботизированных коробок. Также фирма занимается диагностикой японских двигателей (в том числе GDI) и ремонтом электронных систем автомобилей.



ООО «АТЕ-Студио»

**В.А.**  
Иркутск, Ширямова, 10  
тел.: (3952) 26-63-31,  
26-63-17