

Немного предыстории. Машину взял с пробегом на спидометре 57 ткм. Конечно были подозрения, что пробег скручен, но однако же состояние двигателя и коробки, а также потертости на педалях и руле говорили о том, что очень может быть, что пробег реален. После покупки узнал, что машина шла из Владика в Кемерово своим ходом. Это подтверждала весьма уставшая подвеска. Посмотрев на масло на щупе, мне знающие люди сказали, мол цвет чистый, красненький, гарью не пахнет, вот и не лезь туда. Дело было в сентябре 2006 года. Коробка работала без нареканий, никаких пробуксовок, рывков и прочих неприятностей. На этом я и успокоился до поры. Прошла зима, наступил май. Всю зиму ездил почти каждый день, и машина вела себя исключительно. Но и я правда, к ней относился с уважением. Например, никогда не выезжал из гаража, пока прогревочные обороты не упадут как минимум до 1000. После такого пока выезжал из гаража и разворачивался, стрелка температуры уже начинала выходить из минуса. И тут я купил книжку по премаси, из которой узнал, что масло в АКПП надо менять аж на 40 ткм пробега, а у меня сейчас уже 66. Оттуда же я четко узнал, что именно в мою машину (2000 год) именно в мою коробку надо залить ATF M III. Оказалось, что у нас в Кемерово в магазинах этого масла полно, и купить его не составило проблем. Канистра 4л стоит 1650р. Поскольку по инструкции в моей коробке 8,2 литра масла, то пришлось покупать 3 канистры, то есть 12 литров. Естественно лишнее масло сгодится и для вытеснения старого, и в гидроусилитель надо тоже грамм 700. Итак масло куплено. Забыл сказать, основательно порывшись на форуме, узнал, что надо менять фильтр и прокладку поддона. Все это благополучно заказал на экзисте еще зимой. Теперь для замены все было в наличии. Не помню уже где нашел отчет о замене масла в домашних условиях, который сделал (Автор: ХВН (---.ekt.usi.ru)). Принцип понял и решил поменять себе масло сам, ибо пока нет 100% надежного сервиса. Итак, что нужно для замены. Первым делом нужен гараж с ямой. Опять проблема. У меня весь гараж железный, не исключая и глухой металлический пол. Есть эстакада, но я побоялся, что вдруг если чего не получится, то с нее я уже не смогу уехать, а в гараже если что, можно просто закрыть машину в таком состоянии как есть, и спокойно уйти домой. Но скажу заранее, замена масла прошла как по маслу ;-). Нет ямы, будем поднимать машину. Потрудившись полдня на балконе, сварганил из подручных пиломатериалов вот такие подставки. И по очереди поднимая машину слева и справа, установил ее вот таким макаром.

Подставки сделал высотой 45 см. Этого оказалось вполне достаточно для более менее комфортной работы под машиной. Подставки установил в штатных точках установки домкрата. А поднимал машину на них, устанавливая домкрат под продольные лонжероны, через небольшие деревяшки, чтобы домкрат не давил на лонжерон в одной точке. В общем, то что получилось видим на снимке. На снимке так же видно, что сразу за подставками, под лонжеронами лежат колеса, 2 моих зимних и 2 отцовских от

?классики?. Такие бутерброды как раз подошли по высоте, и если бы не дай Бог, подставки не удержали машину, то колеса не дали бы ей упасть. Это ОЧЕНЬ важный момент техники безопасности, поскольку откручивая пробки машину придется несколько раз невольно качнуть, может случиться непоправимое. Буквально вчера прочитал на форуме drom.ru о трагической гибели человека, как раз под машиной которая упала с домкрата. Конечно же, тем, у кого есть яма это все не актуально. Но тем не менее, машина установлена в удобное положение, можно начинать работать. Первым делом откроем доступ к полю деятельности сняв защиту ?Шериф? будь он неладен, а также снимаем пластиковую защиту с левой стороны. А для этого пришлось еще и левое колесо снять. Видим следующую картину:

Как видно из фото, и было видно из ЕРС, на картере АКПП никакой сливной пробки нет и в помине, но это не значит что, ее нет вообще. Она есть, и на рисунке я указал на нее. Чтобы ее открутить, нужен шестигранник на 10, и желательно на него одеть кусок подходящей трубы, чтобы удлинить плечо приложения силы, так как пробка закручена на совесть. Резьба в ней обычная ?Правая?. Итак, ключом срываем пробку и подставляем под нее емкость для слива старого масла. Теперь уже над емкостью, полностью выкручиваем пробку, желательно в конце удержав ее в руках, иначе придется рыбачить. Кстати, забыл сказать, машина перед началом работы должна остыть полностью, надеюсь всем понятно, почему. В общем, первые 3 литра масла из этой дырки очень бодро слились в заботливо предоставленную банку. На руку сыграло то, машина стоит с уклоном назад. Итак на данный момент имеем следующую картинку.

Как видим, маслице гораздо темнее, чем казалось на щупе, но запаха гари нет, и это радует. Идем дальше. Берем торцевой ключ на 10 и по очереди ослабляем 17 болтов, на которых стоит картер АКПП. У меня все они открутились без проблем. Откручиваем их буквально на пару миллиметров и осторожно шевелим картер, чтобы он отклеился от корпуса коробки. Желательно, чтобы в этот момент под местом работы стоял достаточной площади поддон для сбора масла, так как масло потечет с картера сразу как только мы его отклеим от коробки. У меня на фото банка стоит как раз в таком поддоне. Раньше это была хлебница. Теперь оставим 4 болта по углам картера, а остальные выкручиваем совсем. А далее прижимая картер рукой вверх, выкручиваем 2 болта с одного края, чтобы его слегка наклонить вниз одним краем и слить немного масла в поддон. Теперь откручиваем 2 последних болта и осторожно, не наклоняя,

снимаем картер и выливаем из него масло. Над нами предстает следующая картина:

Это и есть масляный фильтр. Тот, что мне пришел с экзиста, оказался похож на этот как две капли ATF. Держат этот фильтр три таких же болта на 10. Откручиваем их и осторожно снимаем фильтр вниз, из него тоже вытечет с полстакана масла. На верхнем патрубке фильтра будет надето резиновое колечко, которое желательно не потерять, и сразу положить его к новому фильтру. Оно нам еще пригодится.

В результате этих нехитрых операций у меня появилось еще 1,5 литра масла. Итого 3 и 1,5 дают 4,5 литра масла. Это все, больше из коробки добровольно ничего не выльется. Остальные почти 4 литра будем добывать силой. Коробка со снятым картером и фильтром выглядит так:

Как видим, там все стерильно. Никаких налетов и отложений нет, что опять же не может не радовать. Зато кое какие отложения есть на магнитах и на дне картера. Это продукты износа фрикционов. На ощупь очень мелкодисперсная пыль, смешанная с маслом. Никаких металлических стружек и прочей нежелательной гадости на дне нет. Это еще один положительный момент. Магниты японцы сделали не просто кольцевые, но какие-то набранные из 6 секторов с прослойками. Наверное чтобы налет на них выглядел красиво ;-)

Поскольку на тот момент я еще не знал, в какую сторону масло течет по радиатору, то я

снял трубку с левого патрубка радиатора. Оттуда тоже вытекло несколько грамм масла, опять же в поддон. Чистота ? залог здоровья, порядок прежде всего!

Что делаем далее? Пока батя моет картер Уайт-Спиритом, я протираю коробку от оставшихся капель масла и ставлю новый фильтр, не забыв про резиновое колечко (Фото выше). Сначала я одел кольцо на фильтр и стал вставлять его в коробку, но так не получилось. Тогда я снял колечко с фильтра и поставил его в патрубок коробки, и затем уже в него аккуратно без усилий вставил фильтр. Так получилось гораздо ловчее. Закручиваем 3 болта, на которых держится фильтр. Крутить надо без фанатизма. Вы должны еще при разборке почувствовать, что все болты затянуты не очень сильно, и это наверное не спроста. Пока я ковырялся с фильтром, папаня вымыл картер и удалил с него старую прокладку. Получилось вот что:

Я достаю новую прокладку, и с удивлением замечаю, что все до одной дырочки в ней совпадают с дырочками на картере. (Япония однако!) Всё, беру 4 болта и наживляю картер с прокладкой на место. Пока ничего не затягиваем. Прокладка должна свободно болтаться между картером и корпусом коробки. Теперь также наживляю остальные болты и убеждаюсь, что прокладка находится идеально на своем месте. Теперь прижимаю картер рукой вверх и от руки закручиваю болты до упора. Еще раз осмотрев периметр, убеждаемся, что прокладка стоит идеально, и по очереди начинаем затягивать болты по кругу помаленьку за несколько проходов. Опять же крутим не со всей дури, а в меру, чтобы не раздавить прокладку. Всё, картер на месте. Теперь не забудем от души затянуть сливную пробку, как было. На сливной пробке есть медное кольцо. Я пока не разобрал, не знал что оно медное и заказал его на экзисте, но оно не пригодилось ? поставил старое. Итак, вот что получилось:

Вытираем все потеки, чтобы потом знать, что протечки нет или есть?..

Теперь займемся добычей невылитого масла. Берем 2 шланга примерно по 50 см длиной,

подходящего диаметра. И кусочек металлической трубки, по внутреннему диаметру шланга. Один шланг одеваем на патрубок радиатора с которого мы сняли шланг гидротрансформатора, а второй шланг при помощи металлической трубки стыкуем со шлангом гидротрансформатора. Обязательно все соединения закрепляем хомутами. Напомню, что в данный момент я еще не знал в какую сторону течет ATF, поэтому и вывел вниз оба шланга. Вот что получилось:

Теперь уже могу, забегая вперед сказать, что масло польется из шланга гидротрансформатора, на фото он по центру. Теперь нам нужно заполнить поддон свежим ATF в объеме не менее того, что мы слили. Делать будем это через трубку, в которой стоит щуп. Для этого я изготовил вот такую приспособу из пластиковой бутылки и капроновой трубки диаметром 8 мм. Такую трубку используют в КИП на заводах, для передачи пневмосигналов, но в принципе, пойдет любая, подходящего диаметра. Важно, чтобы диаметр трубки был хоть немного меньше внутреннего диаметра трубки щупа, так как при заливке масла нужно чтобы воздуху было куда выйти из коробки. Вот как это выглядит.

Всё, берем свежую жижу, и заливаем необходимое количество масла. Масло самотеком заливается не быстро, примерно 1 литр за 5 мин, так что, надо запастись терпением. Как мы помним, я слил 4,5 литра, но залил 5 литров.

Теперь погружаем наши отводные шланги в 1,5 литровые бутылки и удерживая бутылки руками садимся ждать пока помощник заведет машину. Как только машина завелась, из гидротрансформатора весьма солидным потоком в бутылку хлынет жижа еще более темного цвета, чем мы сливали до этого. Человек, который держит бутылку, при ее заполнении дает сигнал помощнику, и тот моментально глушит двигатель. Тормозам тут не место. Бутылка заполняется примерно секунд за 6-7, так что будьте бдительны. Я для сравнения капнул старой и новой жижи. Разница очевидна.

Итак, сливаем из бутылки старую жижу в утиль, а в коробку добавляем еще столько же новой. И повторяем операцию. Но на этот раз я не просто завел машину, а еще и прошелся селектором по положениям, задерживаясь в каждом по паре секунд. После этого раза жижка на выходе уже начала ощутимо светлеть:

Так как масло пошло не из радиатора, то он у нас остался непромытым. Тогда я делаю следующее. Восстанавливаю разобранное соединения шланга ГТ и радиатора, и снимаю шланг теперь уже с выходного патрубка радиатора. На этот патрубок одеваю свой прозрачный шланг, опять же с хомутом. И отправляю в бутылку. Теперь масло пройдет в бутылку через радиатор.

В принципе, так можно было сделать и сразу, но я ведь тогда этого не знал, поэтому мне простительно. Опять доливаем еще литр свежего масла и опять заводим двигатель и быстренько проходимся селектором по положениям. К этому времени жижка на выходе приобрела уже весьма достойный цвет, и я решил, что коробка промыта и пора заканчивать. Сосчитав количество слитой и залитой жижи, я долил недостающее, но не долил где-то поллитра, потому что по щупу у меня всегда был перелив. Восстановив все соединения шлангов, (не забывая про хомуты). Заводим двигатель в положении селектора ?P? и смотрим уровень масла в АКПП. Так как машина холодная, то ориентируемся на холодную метку. Оказалось, что все таки этого поллитра мне не хватило, и я его все же влил туда. Теперь все метки стали в порядке. Немного погоняв мотор убедился, что масло нигде не капает. Ставим на место пластиковую защиту. И пробуем покатайся на примусе. После того как покатаемся и прогреем коробасик, еще раз проверим уровень масла уже по горячей метке. Убеждаемся, что все в порядке, и счастливые идем домой пить пиво.

Что изменилось после замены масла.

? Ощутимо меньше стал толчок при включении передач из положения парковки в положения R и D. ? Поменьше стал рывок при переключении с 1 на 2-ю.

? Прошло волнение по поводу старой жижи в АКПП ? Грудную клетку немного раздуло от гордости, за правильность собственных рук.

P.S. Описанный мной способ, мало того, что не моё изобретение, но также ни в коем случае не руководство к действию. Конечно, я уже не первый, у кого все получилось нормально, но если Вы решите повторить сей опыт, то вся ответственность за результат будет лежать исключительно на Вас самих. И если Вы все таки не уверены в своих силах, то конечно же, лучше обратиться в сервис.

Автор: Drex/Andrey-tar.hotbox.ru