

http://club-mitsubishi.ru/e107_plugins/content/content.php?content.202

Диагноз к снятию коробки - износ фрикционов, подлезть к которым без демонтажа невозможно. Машина Galant E54A, коробка F4A22-2 UNF. Для того чтобы снять ее легко и непринужденно вам понадобится гараж и желательно с просторной и удобной ямой. Это экономит вам нервы! 😊 В моем случае яма была небольшая, что доставляло ряд неудобств.

Ставим машину на подпорки, в моем случае это были полушпалки по 2 с каждой стороны. Желательно чтоб было повыше, это облегчит дальнейшее извлечение АКПП из под машины.

Итак, забираемся вниз. Первым делом сливаем масло. Для этого откручиваем по очереди две пробки - одну в поддоне, а затем в месте выхода приводов (на фото стрелочки)



Так как диагноз моей АКПП был под вопросом, я решил заглянуть в поддон. Для это откручиваем болты крепления по кругу и снимаем его. В поддоне остается не до конца слитое масло. Будьте аккуратнее, не пролейте на себя!



Если вам необходимо сменить фильтр, то его держат эти 4 болтика. В моем случае я просто осмотрел его на предмет грязи.



Осмотрев дно поддона был немного расстроен, так как грязи там было очень много.



Как видно на магниты налипло куча всего, в том числе и части рассыпавшихся фрикционов.



Слитое "масло" представило собой жижу коричневого цвета, которая явно отличалась от того, что должно там быть.



Немного поплавав, продолжаем начатое дело! 🐝 Откручиваем два болтика крепящих защитный кожух. Далее снимаем стартер, который держат так же 2 болта. Предварительно нужно снять с него 2 провода питания!



Результат проделанной работы..



Кладем детальки аккуратно в сторону, чтоб потом знать откуда и что вы сняли!



Теперь откручиваем 3 болта, крепящих гидротрансформатор АКПП, он же "бублик", к крыльчатке двигателя.



Для этого в шкив колена вставляем ручку от головок, или в моем случае просто трещетку без всяких насадок! В болте шкива есть 4х гранное отверстие, которое как раз подходит по размеру! Одной рукой держим здесь, а другой, накинув еще одну головку на скручиваемый болт, отворачиваем!



После того как отвернули один, проворачиваем колесо нашей трещеткой и добираемся еще до 2х болтиков.



И аккуратно убираем в сторонку..



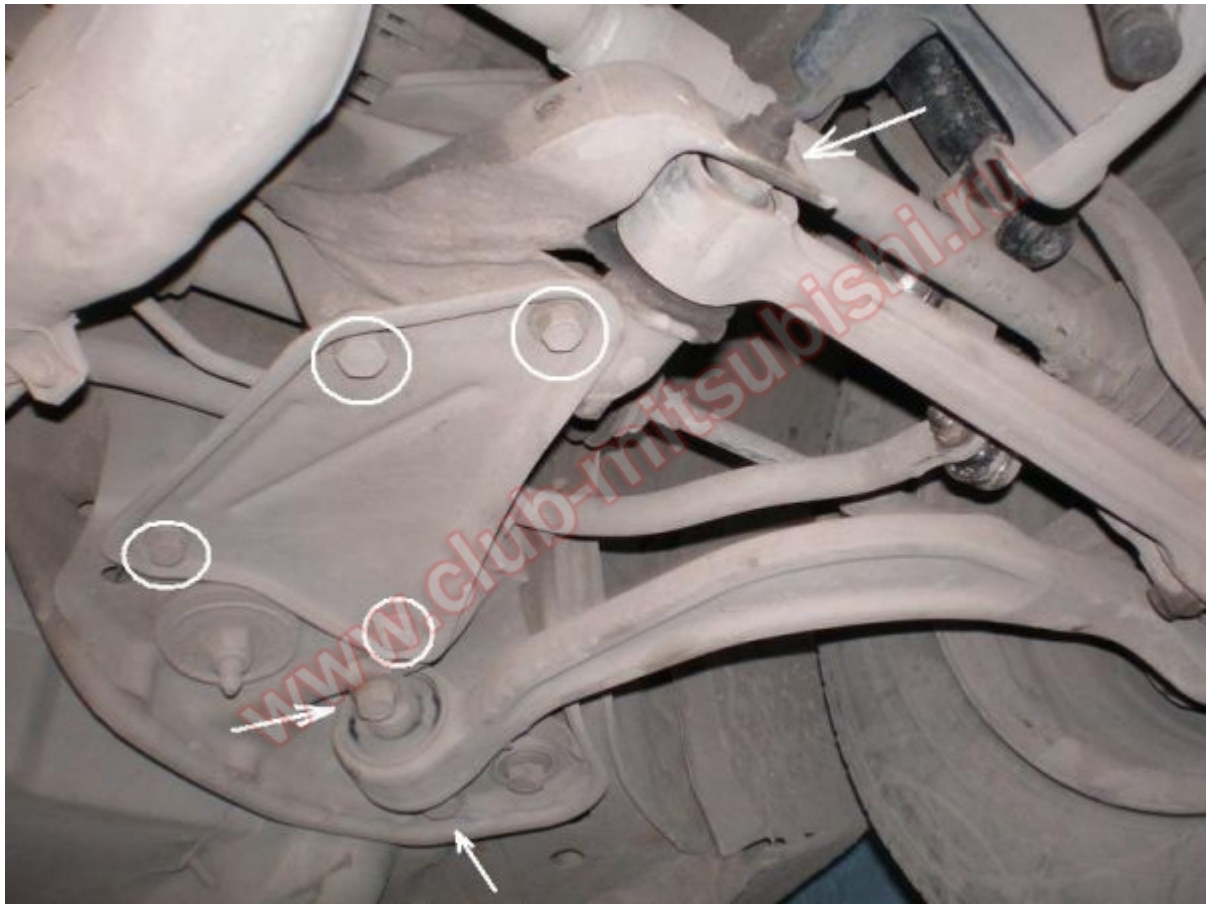
Далее нам необходимо освободить коробку от приводных валов. Снимая коробку в 1ый раз я откручивал ступичные гайки, отворачивал все рычаги и вытаскивал привода полностью. В этот раз решил пойти другим путем, не трогая колеса. Для этого освободим только нижние рычаги. Начнем с правого колеса. Окручиваем болты крепления двух нижних рычагов.
Первый..



Второй..



Переходим ко второму колесу. Тут придется немного ослабить или вообще снять вот эту пластину, иначе не вытащим болтик.



Получаем следующую картину.. С одной стороны..



И с другой..



Теперь обратимся к подкапотному пространству. Тут для удобства работы советую снять все что мешает! Это аккумулятор, его кронштейн, и воздушный фильтр в сборе! Это намного облегчит нам манипуляции с откручивание других болтов. На этом этапе снимаем тросик от рычага АКПП, крепится одной гаечкой к селектору, и само крепление тросика к коробке - одни болтик. Так же разъединяем все разъемы, подходящие к АКПП. Их всех вместе, если не изменяет, память 5 штук.



Далее снимаем балку под двигателем, не знаю как она правильно называется 🐝
Для этого откручиваем эти два болта..



И этот под номером 1. Остальные можно просто ослабить. По месту будет понятно.



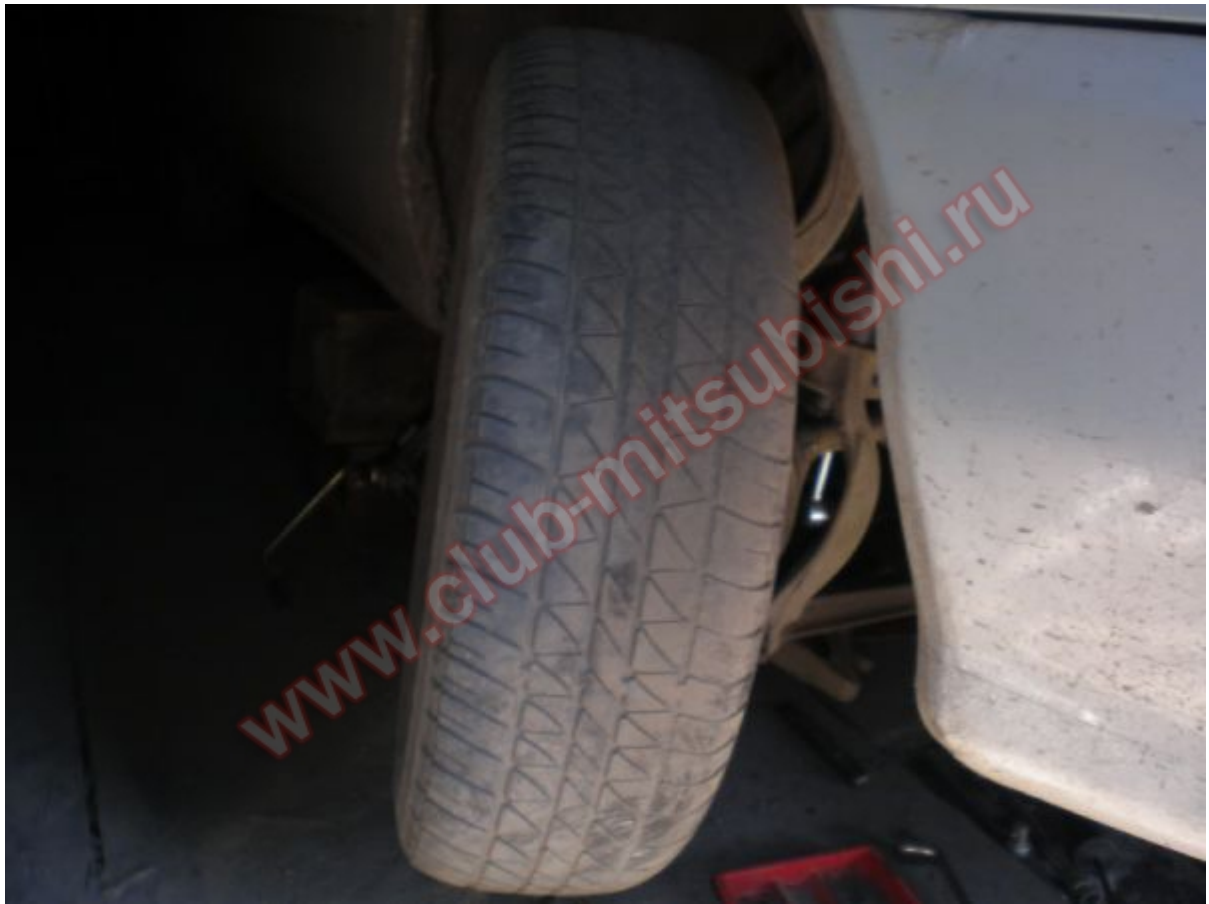
Вот так будет без нее



Для того, чтобы проще и дальше отвести правое колесо в сторону отсоединяем сверху стойку.



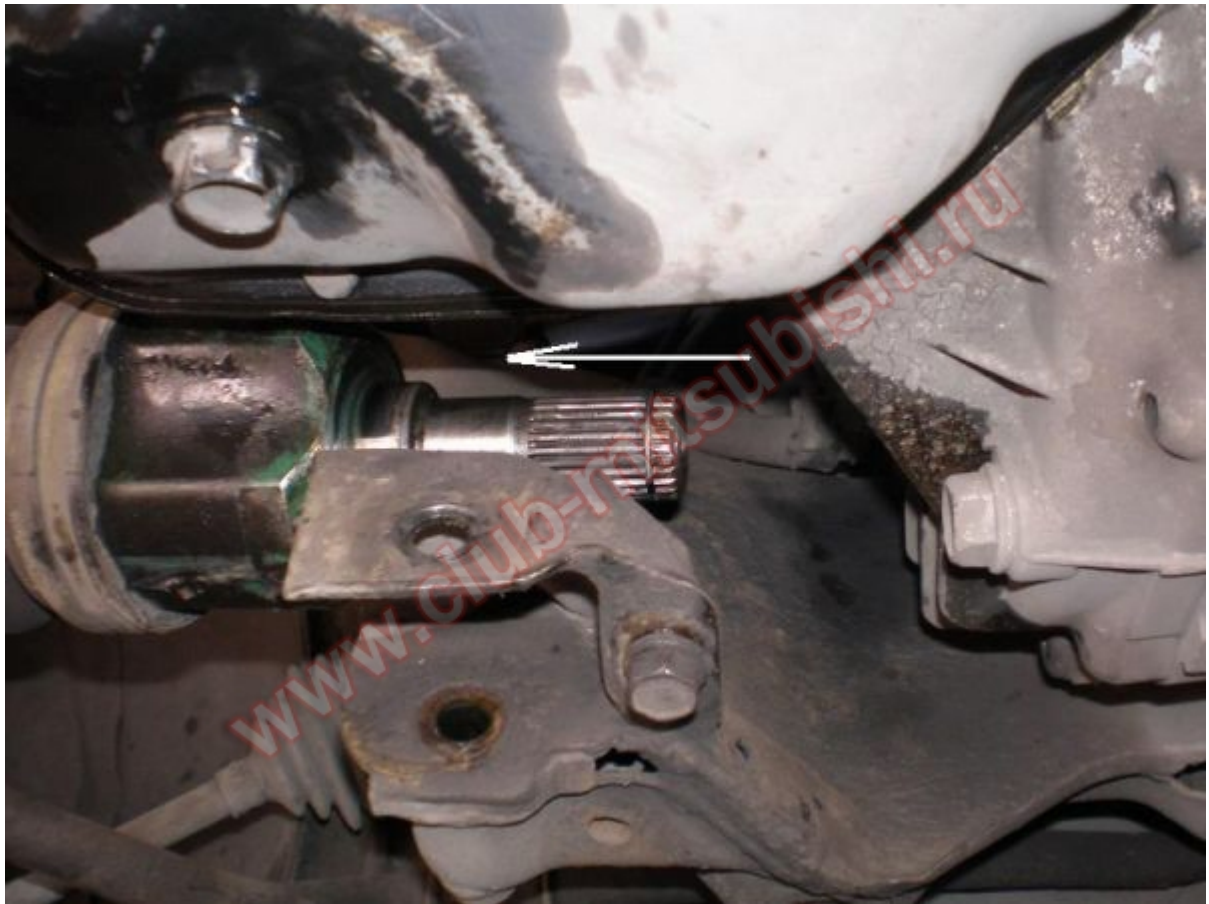
Вот в такое неестественное положение оно должно встать.



Снизу отсоединяем стойку стаба и рулевой наконечник. Без этого у меня не хватало вылета, и привод не выходил.



Теперь нам ничего не мешает. Отводим колесо рукой в сторону, монтажкой поддеваем гранату и выдергиваем привод из коробки!



С другой стороны поступаем точно так же. За исключением того, что "яйцо", рулевую тягу и стойку откручивать не пришлось, все и так вышло. Загибаем гранату чтоб она не мешала.



Теперь переходим к самой коробке. Начинаем разбалчивать ее крепление со стороны радиатора.



Открутив 3 болтика поддомкрачиваем коробку и двигатель двумя домкратами. Прицеливайтесь их так, чтобы в последующем можно было смайнать тот, который под АКПП.

Внимание! Упирается в поддоны запрещено!



Чуть не забыл, снимаем шланги, отводящие масло из коробки на охлаждение в радиатор.



Со стороны кузова откручиваем коробку от подушки. По идее там 3 болта, но у меня было только 2. Главное не пропустите болты крепящие АКПП к самому движку, иначе потом будете недоумении почему она не снимается! (из первого опыта 😊)

Но один болтик от коробки к движку все же пока не откручивайте, его отвернем в последнюю очередь! Я выбрал тот, который как раз около крепления подушки (которая уже разболчена)

Так как АКПП немного поднята, выкручиваем и вытаскиваем болт из правой подушки.



Далее откручиваем тот самый последний болтик. Не пугайтесь. если коробка начнет отходить, так и должно быть! Если все же не пошла, спускаемся вниз и помогаем ей руками. По месту думаю поймете куда нужно ее пошевелить. Упасть не должна, так как ухом подушки она еще упирается в кузов!



Теперь немного майнуем домкрат, коробка начнет опускаться. Так как я был один и помочь было некому, то я пошел путем подкладывания деревяшек. То есть подложил под коробку 5 штук, немного опустил домкрат, выровнял уровень - одну деревяшку убираем.. Еще майнуем домкрат, выравниваем, убираем.. И так до самого пола. При этом руками поддерживайте коробку, чтобы она не завалилась куда не нужно. Вот так выглядит освободившееся место..



Опустив на пол через арку колеса, вытаскиваем коробку из под машины.



Ну вот теперь можно порадоваться проделанной работе, сэкономленным 2500р. за демонтаж (такой прайс у нас в городе), пойти отдохнуть и выпить холоденького пива!



Дальше можете делать с ней все, что вашей душе угодно!