

[http://www.club-mitsubishi.ru/e107\\_plugins/content/content.php?content.204](http://www.club-mitsubishi.ru/e107_plugins/content/content.php?content.204)

Причиной к снятию и разборке коробки послужил отказ машины ехать на разогретом до рабочей температуре масле, свист при включении «D» и характерный запах гари от масла. Из-за дороговизны ремонтных работ на местных СТО, которых у нас всего 2, решил попробовать все сделать самостоятельно. Теперь имеем готовый к манипуляциям агрегат. В разделе технической инфы скачал мануал, или как его называют люди «автоматчики» - мурзилку. В ней для общего ознакомления есть много полезного, а самое главное есть зазоры и необходимые допускаемые размеры.

Разбирая автомат необходимо понимать, насколько далеко вы хотите пойти и как глубоко производить ремонт. Хотя на 100% отремонтировать эту штукину «на коленке» все равно не получится. В моем случае предполагалась замена сгоревших фрикционных дисков и ревизия остальных доступных узлов. Лезть более глубоко, а именно в гидравлические мозги, сервопривод «кик-дауна» и механику вторичного вала я не решился. Я решил, что мозги рабочие, значит беспокоить их нет смысла. Да и механизм там не простой, без знаний лезть опасно. Но обо всем по порядку..



Для начала работы необходимо обеспечить максимально чистые условия, чтобы пыль и грязь не попали во внутренние узлы АКПП. Для начала очистим коробку по возможности от всей грязи, и придадим ей человеческий вид. Начнем с того, что отсоединим навесное оборудование. Убираем датчик скорости, крепится на один болтик..



Далее откручиваем канал масляного шупа..



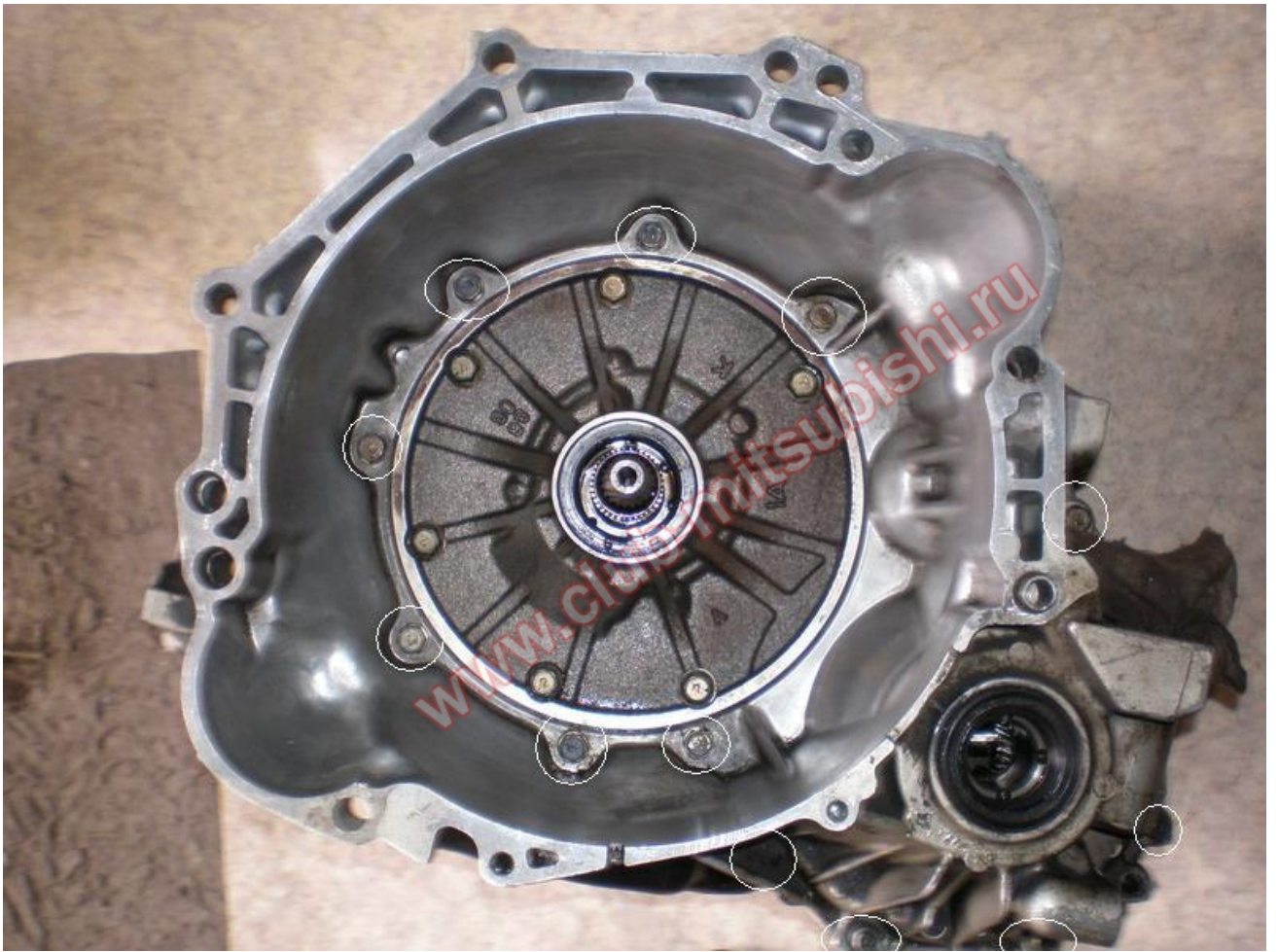
И затем демонтируем два датчика вращения: «овер-драйва» и вторичного вала.



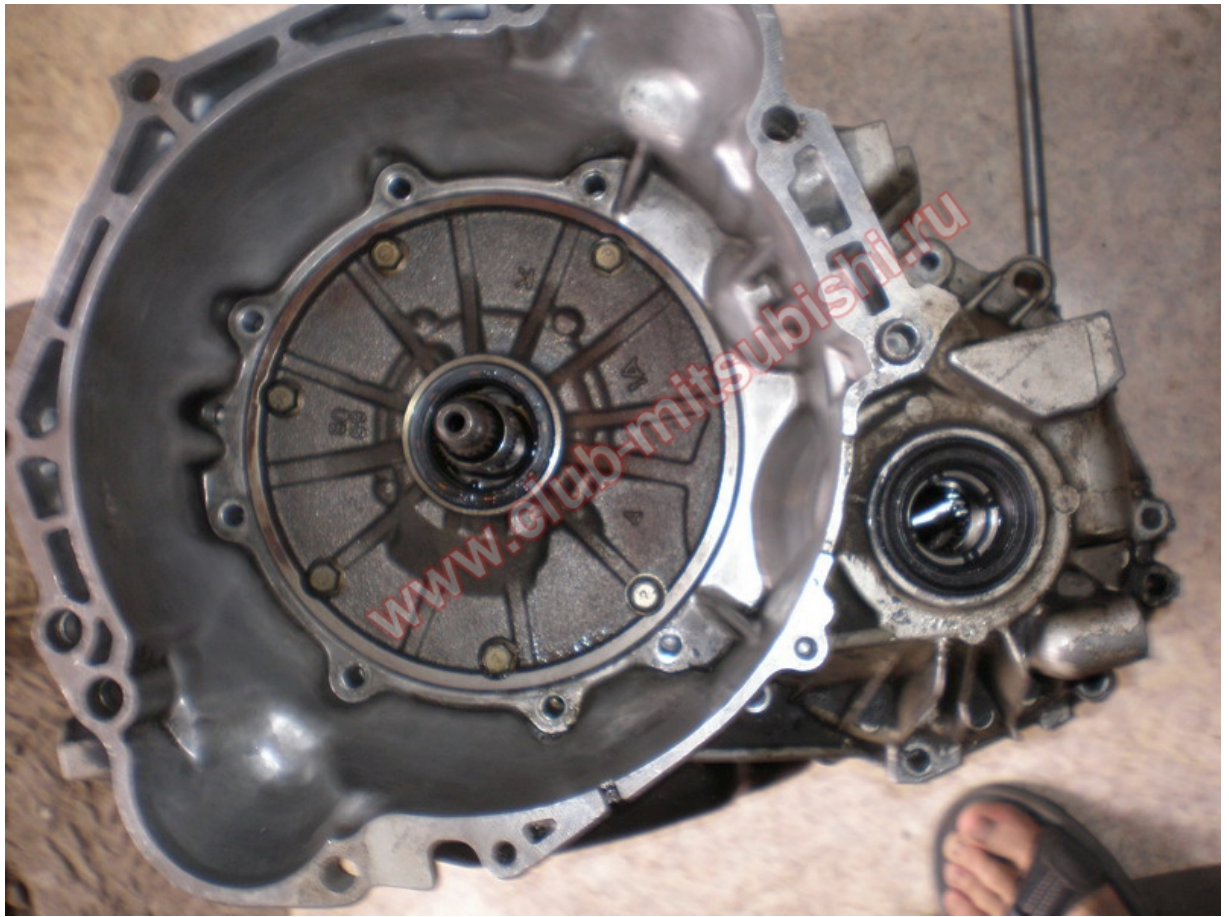
Они же в снятом состоянии..



Далее ставим коробку гидротрансформатором на верх и аккуратно вытаскиваем его. Он садится просто на шлицы, и вполне вероятно, что может выпасть у вас из коробки гораздо раньше этого момента. В этом нет ничего страшного, главное чтоб все было аккуратно, и ничего не повредилось. Вы так же можете снять его в самом начале. К сожалению, фоту его сделать забыл. Теперь имеем коробку без ГДТ. Теперь нам необходимо снять картер ГДТ. Для этого откручиваем 14 болтов. На фоте не все видны, но по месту поймете какие еще остались.



Отвернули..



И убрали в сторонку..

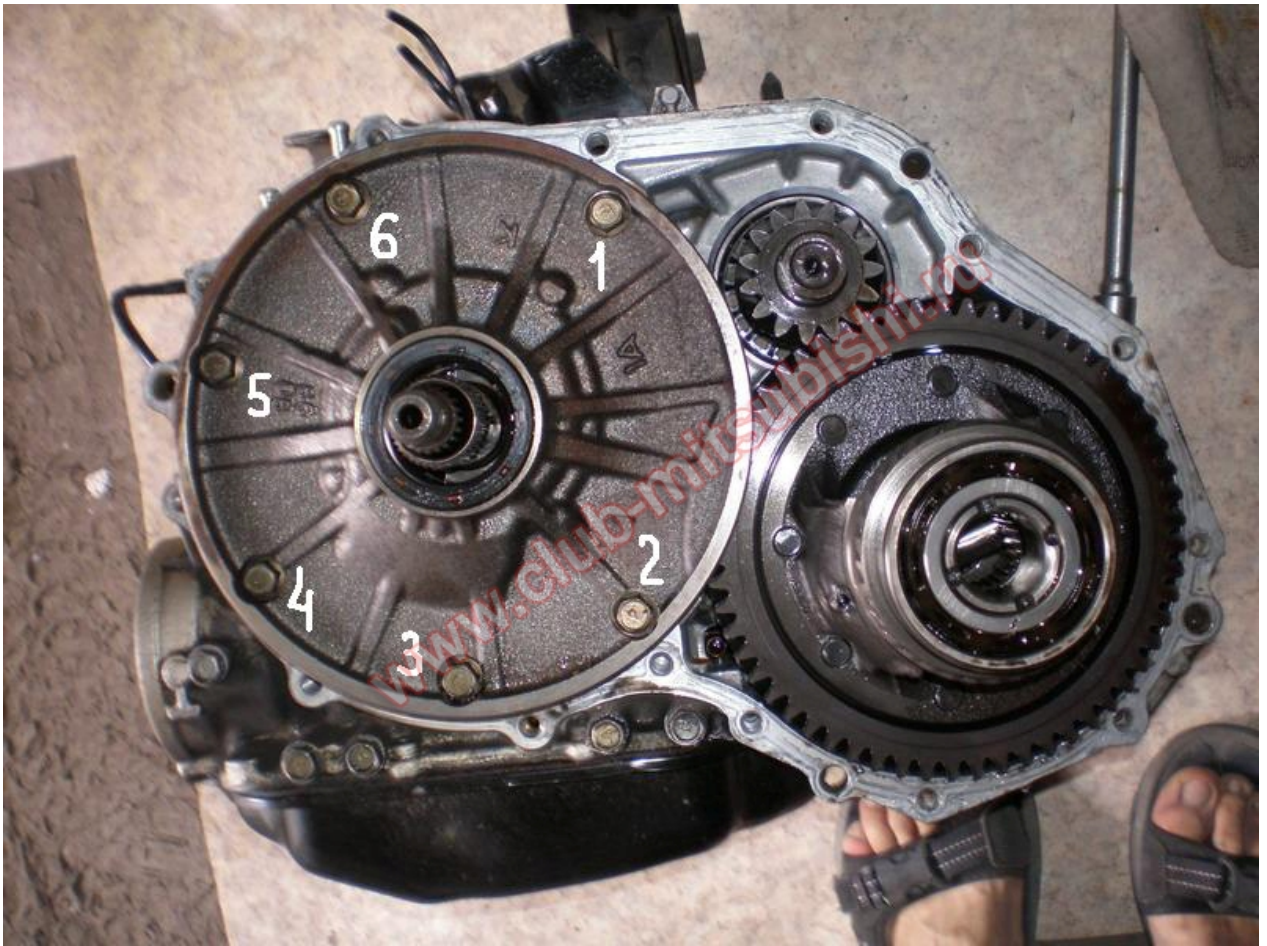


Далее снимаем картер, или понятнее, верхнюю половину коробки. С нижней частью она стыкуется 2мя направляющими пальцами, поэтому просто так может не пойти. Поэтому поможем, немного постукивая молоточком по выступающим жесткостям, по месту поймете. Но стучите попеременно по разным сторонам, чтобы не закосить. И снимаем..

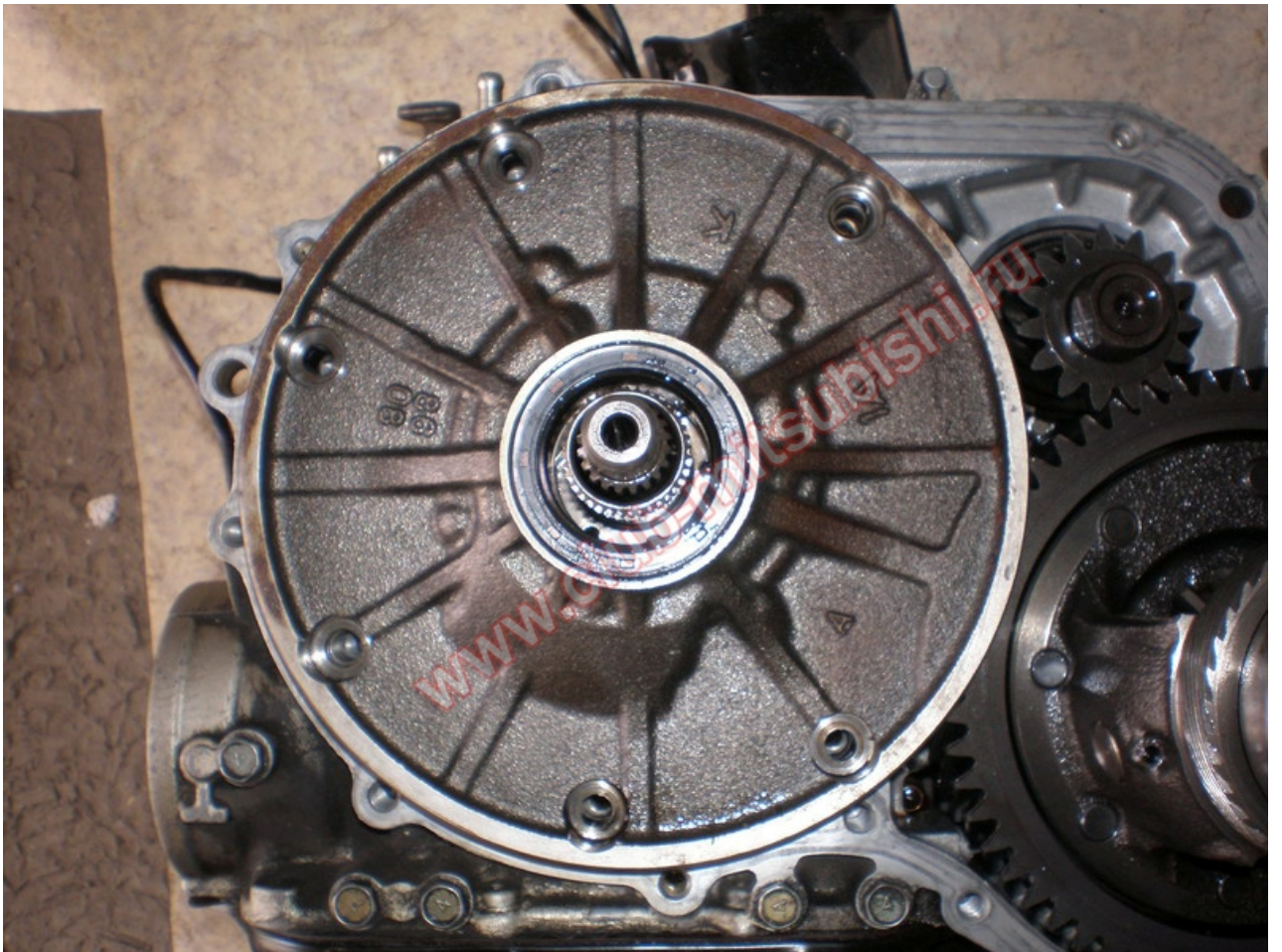


Теперь имеем перед собой дифференциал и маслонасос. Насос представляет из себя конструкцию довольно простую, и крепится 6 болтами. Их и отворачиваем..





Она же без болтов..



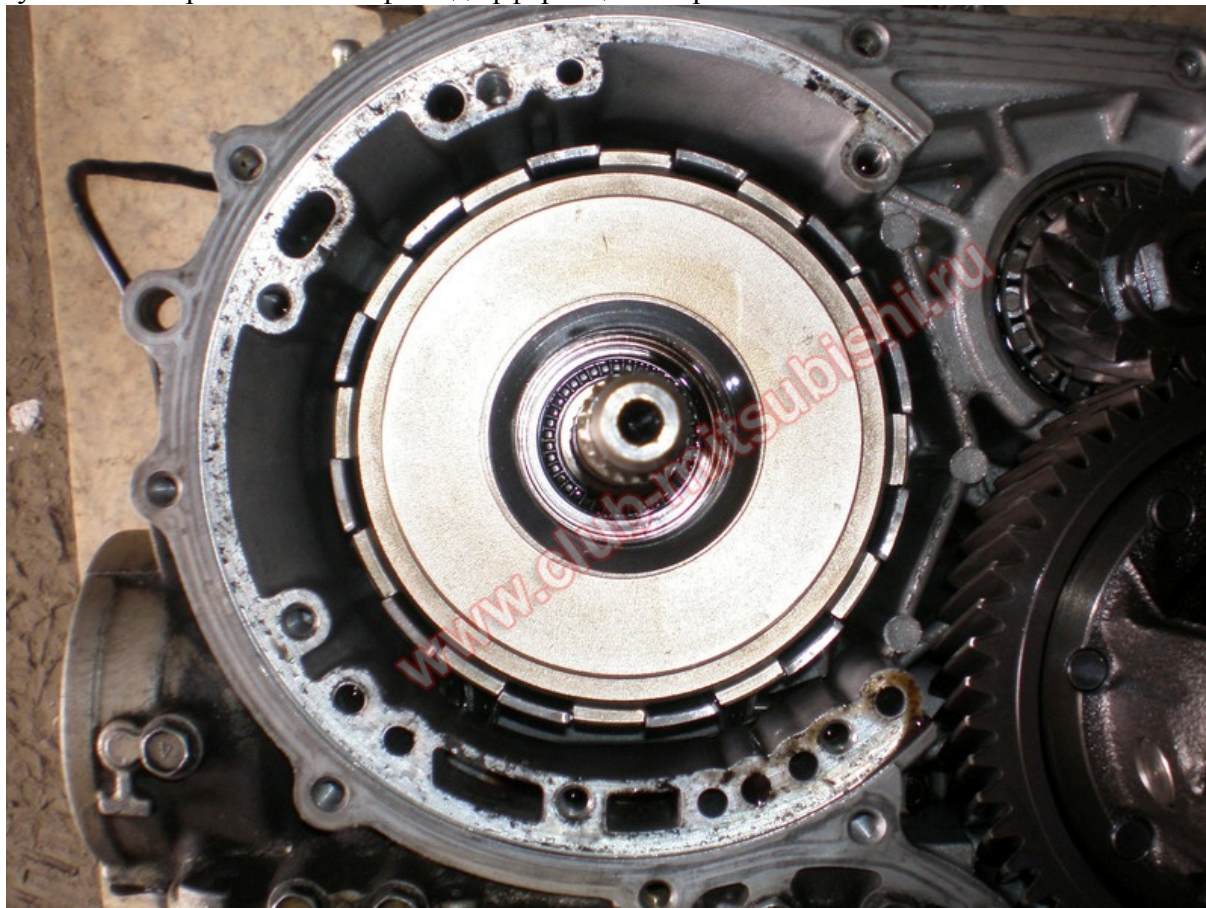
Убираем в сторонку..



Насос никак более не крепится, и, взявшись руками с обеих сторон, вытаскиваем его из коробки.



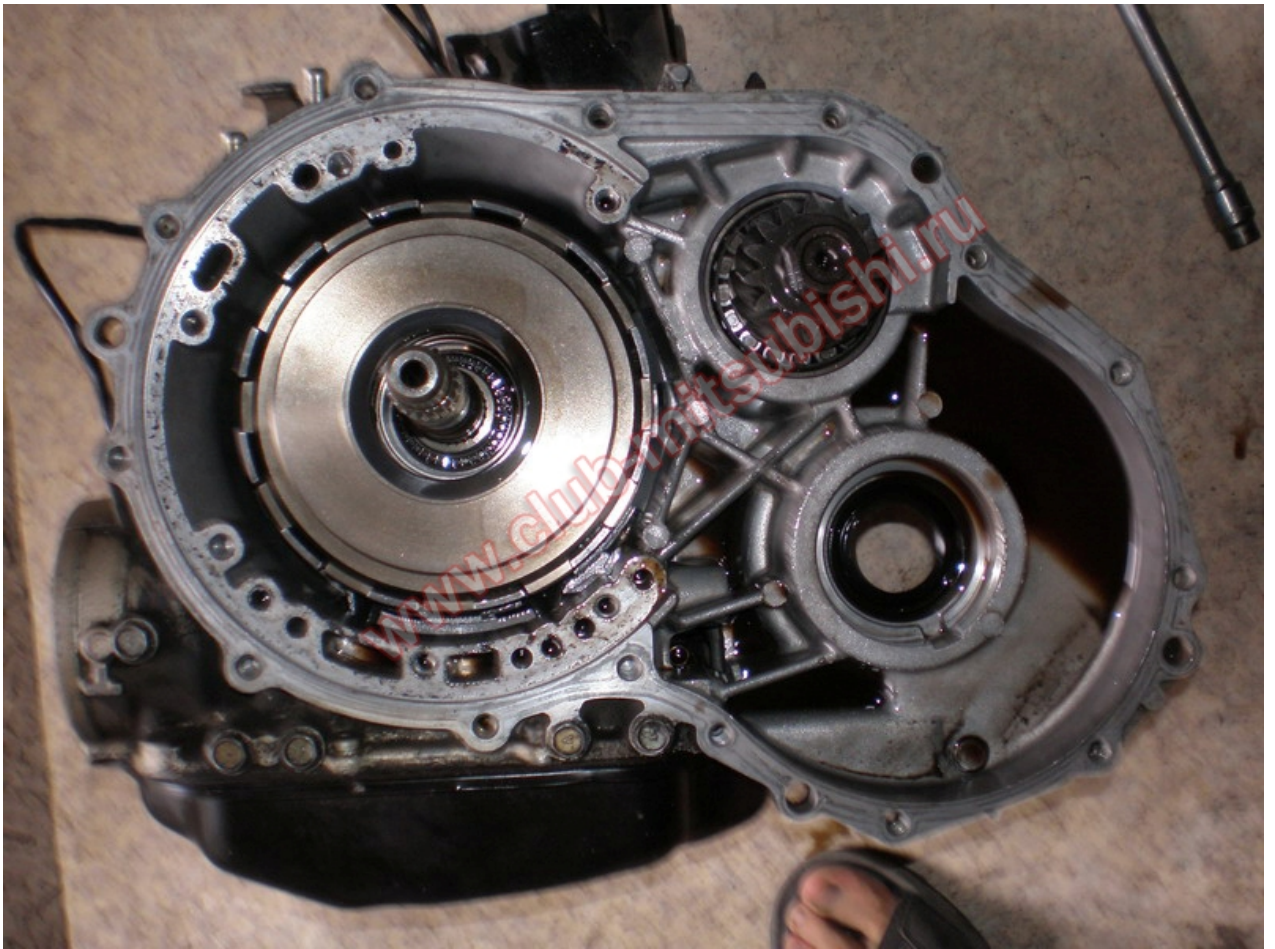
Следующим шагом вытаскиваем дифференциал. Он так же никак не крепится, и достать его не представляет никакого труда. Обратите внимание, что на подшипнике сверху или в посадочном месте в картере ГДТ должно остаться регулировочное кольцо. Не в коем случае не потеряйте его! На фото дифференциал справа.



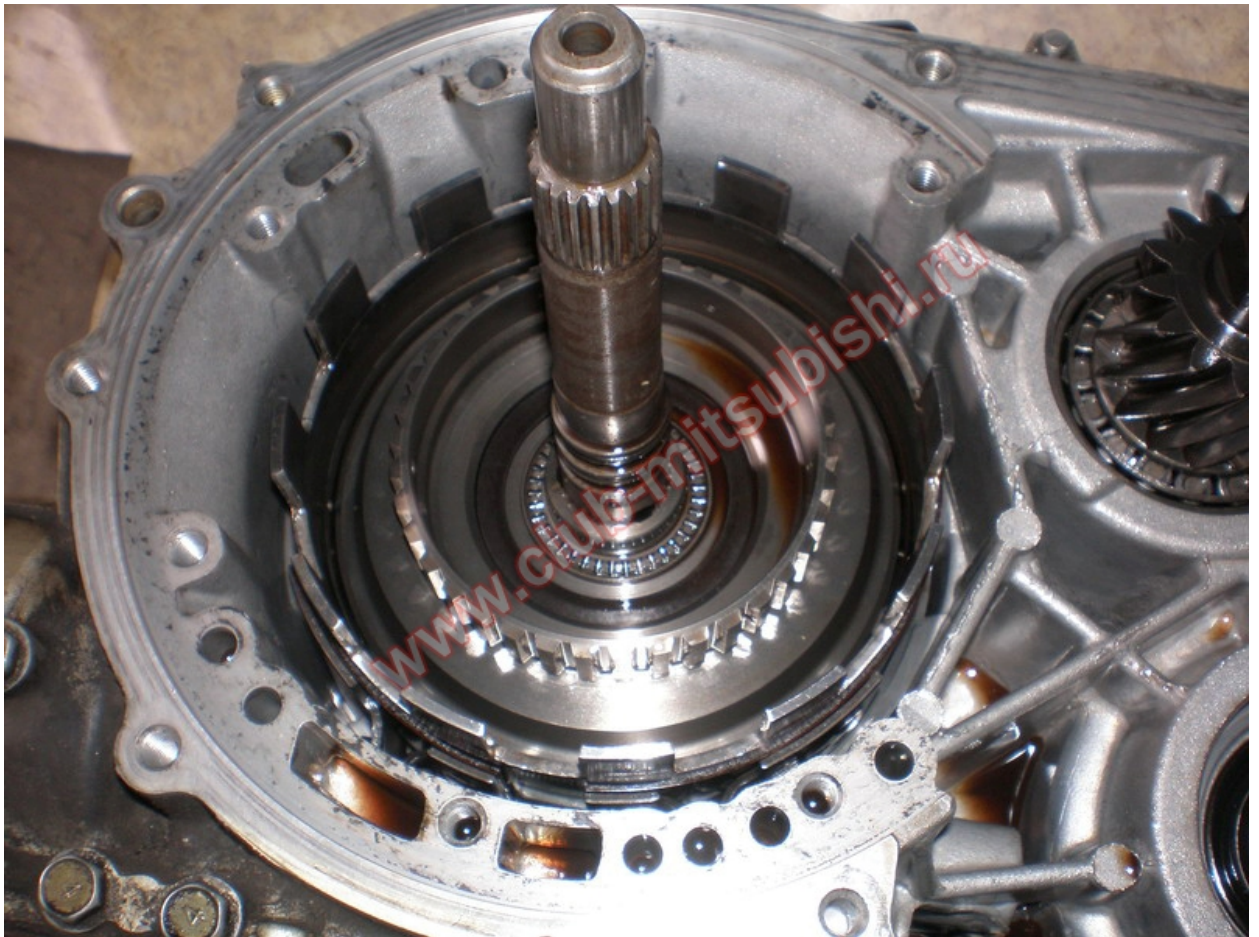
Он же в снятом состоянии..



Далее перед нами открывается уже более интересный вид - внутренности АКПП! Белый сверху диск и черное колечко это задняя муфта и регулировочная шайба. У меня их было 2. Так же отложите их в сторону!



Далее вытаскиваем заднюю муфту. Она находится в зацеплении на шлицах, так что так же аккуратно тянем ее вверх. Должна спокойно выйти.



Муфта и шайба в снятом состоянии..





Далее вытаскиваем первичный вал, этот тот самый, который у нас торчит из коробки. Вместе с ним выходит задняя муфта. Тянем аккуратно его просто вверх, никаких закосов и переломов при демонтаже допускать нельзя. Вот так он выглядит..



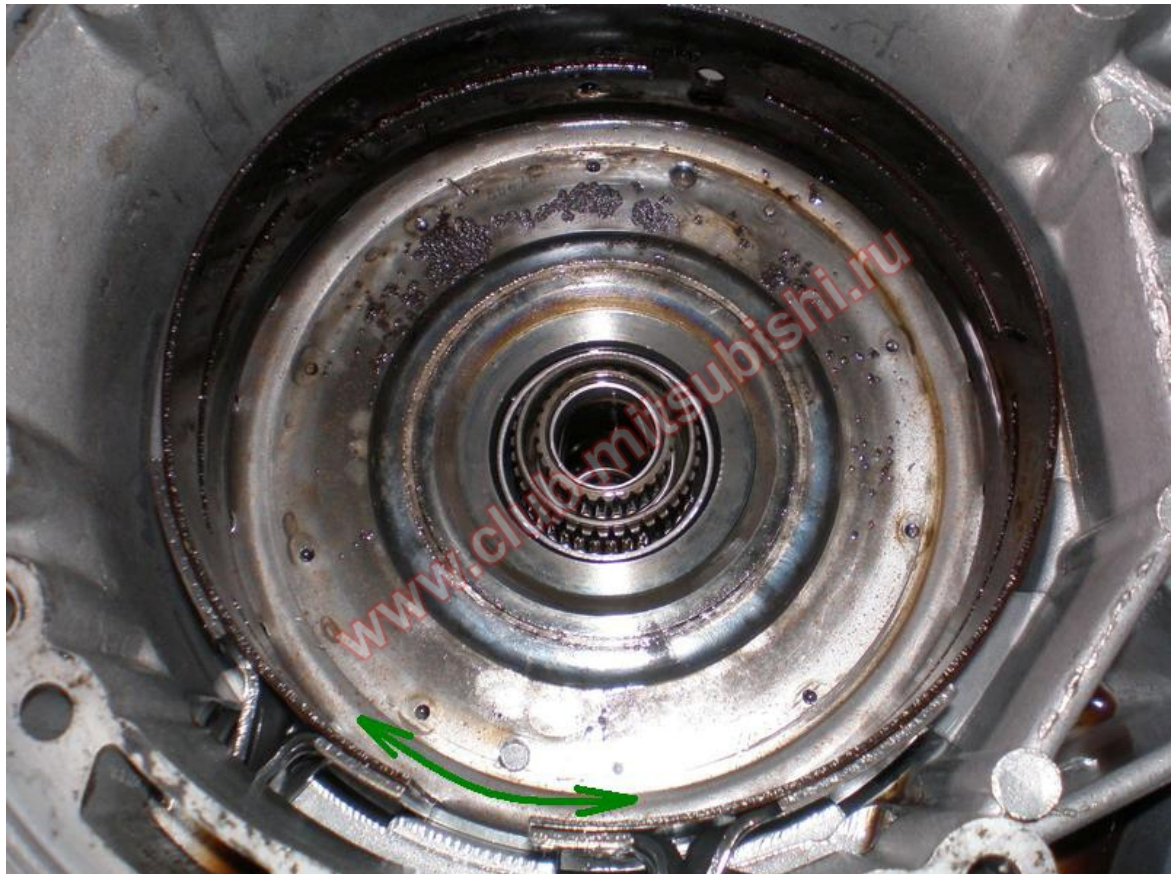
Теперь удаляем ступицу задней муфты вместе с маленьким упорным подшипником. Обращайте внимание на все запчасти, которые будете извлекать! Класть их нужно в чистое место и не в коем случае не потерять!  
Вот ступица еще внутри..



На этой же фоте виден похожий на венец барабан. Это барабан тормоза «кик-даун». Извлекаем его так же аккуратно, потянув вверх. Я вытащил его вместе с задней ступицей, но можно и по-отдельности. Особой разницы нет. Вытащив, кладем в сторонку..



Далее видим ленту тормоза. Она вытаскивается тоже просто, сжимаем ее концы внутрь и извлекаем..





Далее видим центральную опору. Для ее удаления сперва извлекаем стопорное кольцо, поддев его отверткой.



Затем закручиваем в два отверстия с резьбой 2 болтика, с помощью которых мы потянем опору вверх. По резьбе точно не помню, но вроде на 4.

