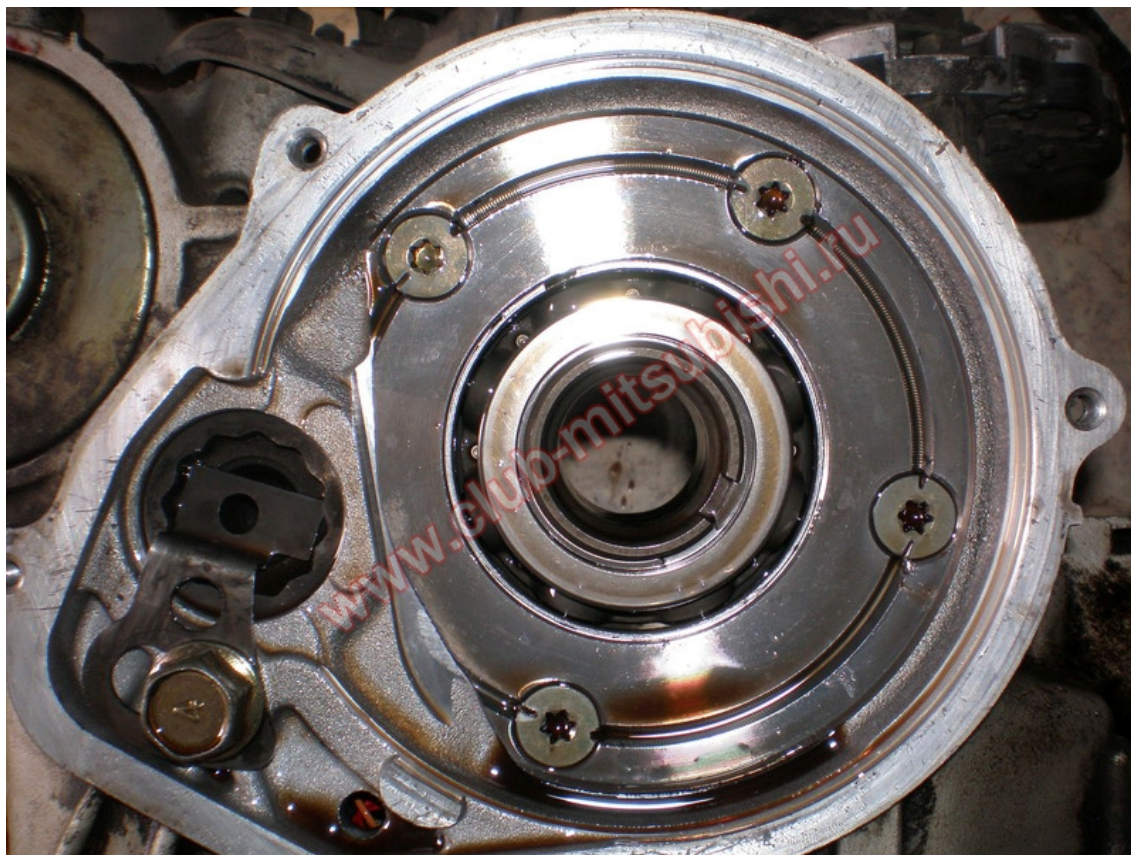


А вот что остается, когда все снято.



Как видите тут стоит подшипник, который можно визуально осмотреть. Да и сама коробка на этом этапе просто пустая. Остались только гидромозги и промежуточный вал, который передает вращение с первичного вала на дифференциал. В принципе еще можно заглянуть и в мозги. Для этого ставим коробку поудобнее и снимаем поддон. Далее снимаем фильтр.



Если есть желание, то можете снять плиту с мозгами. Для этого отверните болты крепления по периметру. Но учтите, что проводка к электромагнитным клапанам не дадут ее полностью снять. В этом месте надо быть очень аккуратным, чтобы ничего не повредить. В принципе, при таком разборе мы там ничего особо не увидим. Единственно, что можем проверить работоспособность клапанов. Как это сделать написано в мануале. Его я настоятельно рекомендую почитать перед работой. Но есть один момент! Селектор переключения передач двигает в мозгах один штуцер. Стрелочка на рисунке. Его обязательно поставьте на место в зацепление с селектором, иначе ничего не будет работать!

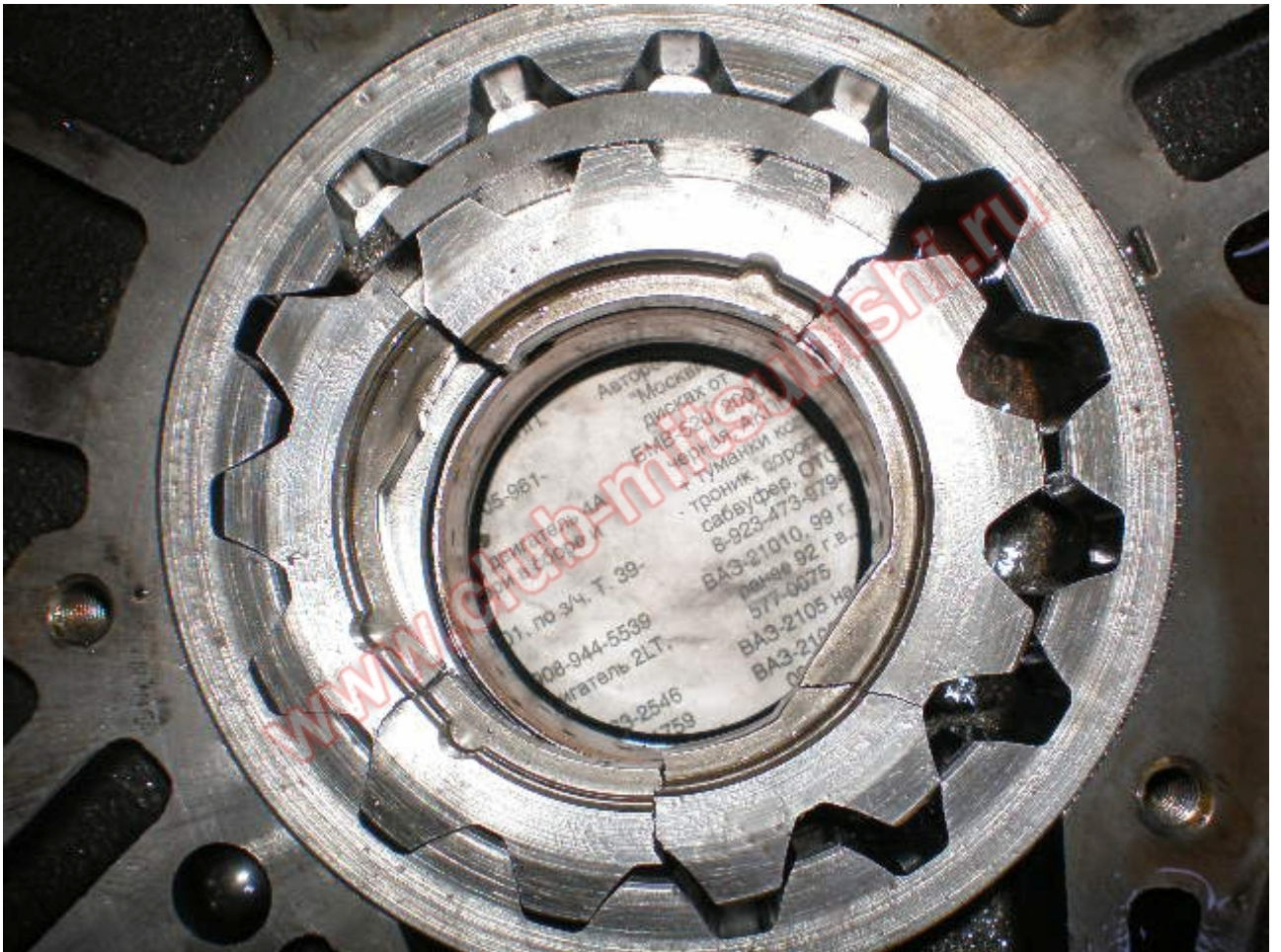
Теперь перейдем к насосу. Его по-хорошему нужно вскрыть и посмотреть износ шестерен. Насколько почитал, давление в коробке играет очень важную роль. В моем случае сперва посмотрел внутрь насоса. Там должны быть отчетливо видны пазы, в которые вставляется ГДТ, именно он и крутит ведущую шестерню напрямую. У меня я не увидел этого зацепления, и более того, увидел несколько трещин по кругу. Теперь смело разбираю насос. Для этого раскручиваем 5 болтов и половиним его. Одна сторона..



Другая..



Как видно, шестерню просто развалило..



У меня был еще один насос, так что я просто заменил его целиком. Но думаю, если у кого-то произойдет подобное, то можно просто купить эту шестерню. Тут так же как и везде запоминайте последовательность деталей. И, на мой взгляд, обязательно нужно купить новую прокладку под насос, она играет очень важную роль. Оставьте старую, может пропускать = падение давления.

Теперь, когда картина ясна, покупаем запчасти, которые нужно менять. Это в обязательном порядке фильтр и фрикционы. По-хорошему нужно померить промежуточные кольца, так как могут быть явно сгоревшие, задранные и т.д. Есть возможность, покупайте новые. Я взял со своей старой коробки, они там оказались хорошие. Еще я решил поменять сальники на привода.





MITSUBISHI MOTORS

GENUINE PARTS

O/SEAL. T/M QTY: 1

MD707184



MADE IN JAPAN



Ну и теперь самое веселое, собрать все назад. В принципе все делаем в обратной последовательности. Стоит отметить, что зазоры которые должны быть во всех муфтах желательно выдержать. Я имею ввиду зазор между стопорными кольцами и самыми верхними нажимными дисками. Куда ставить щуп хорошо нарисовано в мануале. Допустимые размеры тоже есть. Если у нас не сходится, то нужно играть этими самыми нажимными кольцами, они есть разные по толщине, ее и нужно подобрать. Если есть возможность где-то купить, лучше это сделать. Я опять же воспользовался старой коробкой и выбрал оптимальный вариант. Особо будьте аккуратны, когда будете собирать муфты и ступицы, смотрите чтоб все по шлицам попадало и ничего не погнуло. Это касается всех сборочных моментов. И конечно все ставьте туда, откуда сняли. Во время сборки смазывайте все фрикционы и диски маслом SP III. Чтоб на сухую ничего не было. Я для профилактики периодически поливал маслом все собранные узлы. Когда дойдете до передней муфты смотрите, чтоб она села до конца! Об этом могут сказать высоко торчащие зубцы барабана тормоза.





Теперь вспоминаем, что в этом месте у нас стояли опорные колечки. Ставим их на место и замеряем зазор.





В идеале этот зазор должен давать валу люфтить в собранном состоянии от 0,3 до 1,0 мм. И если это не так, то нужно кольца подбирать тоньше/толще. У меня было 3 кольца, из которых я выбрал 2 самых толстых.



Проверить вал на люфт прибора нет, поэтому все сделал на глаз. Но зазор как видно на фото получился приличный. Но видно такой и был, так я ничего не менял. Теперь ставим дифференциал с шайбой сверху и насос, который должен легко встать на свое место. Если он не садится, значит, в процессе сборки вы что то не досадили, что то куда то не попало. Не в коем случае не давите! Ищите причину! Первый раз я не попал фрикционными по шлицам, притянул насос. В итоге гнутые диски. Это хорошо если вы еще не поставите и заметите, а если потом, то будет очень обидно. Далее ставим картер и все навесное оборудование.

В процессе работы можете проверить ГДТ. Для этого вставьте первичный вал в ГДТ, этим вы зацепите турбинное колесо, и пробуйте крутить. Должно крутиться в обоих направлениях. Пальцем покрутите ближнюю зубчатку, это обгонная муфта. Должна крутиться в одном направлении. По возможности слейте все масло из ГДТ. Люди еще советуют просверлить дырочку в бублике, чтобы полностью слить масло, так как обычным способом все масло не вытечет. Когда сольете, необходимо залить чистого масла столько, сколько получится залить.

Когда уже поставите коробку на машину и соедините провода, проверьте правильность. Для этого включите зажигание и поставьте селектор в положение «D». Должны начать срабатывать электромагнитные клапана, как бы трещать. Если надавить на газ, то они примолкают, отпускаете – снова трещат. Если звука нет, значит вы перепутали разъемы клапанов и датчиков вращения. Просто меняем местами и снова проверяем. Еще я для лучшей смазки насоса при старте залил

масла в штуцера, отводящие масла на охлаждение.

Когда все соберете, заливаем масло. Сперва льем до верхней метки НОТ.

Запускаем двигатель на 10 сек и глушим. Проверяем уровень, масло должно существенно уйти. Снова доливаем до верхней метки НОТ. Снова запускаем, но уже подольше. Ставим на «N» и проверяем уровень.

На АКПП ММС уровень масла проверять только на работающем двигателе в положении «N»!

По ситуации ориентируйтесь, сколько масла у вас в коробке. Пусть машина поработает на «N». Когда нальете около 5 литров, пробуйте выехать. Далее необходимо проехать минут 20 и снова смотреть уровень. На прогретой коробке уровень должен быть между метками в зоне НОТ.

Я купил литров 12 масла. Покатаюсь немного, солью с поддона сколько выйдет, столько же залью. И так пока не кончится масло. Таким образом прочищаем коробку и обновляем масло. В идеале оно должно быть чистое и красное. Через шланги охлаждения мне чистить не советовали люди делающие АКПП.

Все выше проделанные операции лишь частично могут помочь вашей коробке.

Стоит понимать, что такой ремонт не является капитальным и может только отсрочить нормальный ремонт. Такая ситуация потому, что при ремонте старой АКПП необходимо обязательно резать и ремонтировать ГДТ, а так же ревизировать гидромозги, потому что именно отсюда могут быть все наши проблемы, которые через какое-то время снова смогут проявиться. И если вы планируете ездить на вашей машинке еще какое-то время, то лучше отвезти хотя бы ГДТ и мозги в ремонт. В моем городе ГДТ никто не режет, так что буду надеяться, что причина моей поломки только в изношенном и сломанном насосе!