

ЖИДКОСТЬ В «АВТОМАТЕ»: КАК И НА ЧТО МЕНЯТЬ?

Два десятилетия назад автоматическая трансмиссия на легковом автомобиле для большинства автолюбителей в России была в диковинку. Информация о том, что в Америке водитель, умеющий ездить на «стике» (МКПП), считается суперпрофессионалом, вызывала у наших сограждан осознание собственного превосходства над жителями США: мы то все, как минимум, проходили обучение на механике.

В наши дни и многие российские автоладельцы пришли к тому, что умение ездить на «коробке» это лишнее, и у нас появились водительские удостоверения для тех, кто может ездить только на «автомате». Однако, несмотря на распространение как гидромеханических трансмиссий («автоматов»), так и вариаторов, при их эксплуатации и обслуживании многие до сих пор руководствуются мнениями соседей по гаражу и другими, не менее «надежными» источниками. Сегодня мы попробуем выяснить, насколько верны несколько таких «мнений».

В моем автомобиле трансмиссионная жидкость рассчитана на весь срок службы автомобиля

Срок службы автомобиля – понятие условное. Даже если производитель автомобиля прямо говорит о «пожизненной заливке» агрегатов трансмиссии, то имеет в виду совершенно конкретное количество километров, не более, а, как правило, менее 250 ты-

сяч километров. В нашей стране автомобили в возрасте 20 и более лет отнюдь не редкость, также как и пробеги 500 и более тысяч километров. Понятно, что такой срок эксплуатации без обслуживания не выдержит ни один агрегат. Что же касается получающих все большее распространение вариаторов, то жидкость в них и вовсе имеет весьма ограниченный срок службы. Рекомендуемый интервал обслуживания вариаторов на автомобилях, эксплуатируемых на территории РФ, как правило, не превышает 40 – 45 тысяч километров.

Невозможно залить жидкость в мою АКПП/вариатор, там даже щупа нет

Отсутствие щупа на агрегате трансмиссии не означает, что он необслуживаемый. Это говорит лишь о том, что старый принцип гаражного обслуживания «если жидкость потемнела – значит, её пора менять» уже не действует. Алгоритмы замены жидкости и установки уровня в различных автомобилях могут существенно отличаться. На одном и том же типе «автомата», но устанавливаемом на разные машины, шахта щупа может быть установлена или отсутствовать. Тем не менее, замена жидкости возможна и в том, и в другом случае. Другое дело, что все меньше остается автомобилей, где эту операцию можно проделать при помощи воронки и ключа на семнадцать. Большинство современных трансмиссий рассчитаны на обслуживание в специализированных сервисных центрах, располагающих необходимым для замены оборудованием и сервисной документацией.

Необходимо ли промывать АКПП/вариатор, и зачем замена через специальный аппарат, когда можно просто слить и залить?

Если вы первый владелец автомобиля, вам полностью известна вся его сервисная история, вы всегда соблюдали регламент замены жидкости в АКПП и со стопроцентной уверенностью знаете, что залито в ваш «автомат», и в его работе вас ничто не беспокоит, то можно ограничиться частичной заменой жидкости



методом «слил – залил», не прибегая к полной замене. Если же вы не первый владелец автомобиля и не знаете, как он обслуживался ранее, не знаете, что залито в «автомат» и т.д., то лучше прибегнуть к полной замене жидкости с заменой фильтра АКПП (при условии, что конструкция агрегата позволяет это сделать).

Нужно отметить, что при выборе места, где вы будете делать полную замену жидкости, лучше ориентироваться не на то, насколько современное оборудование на СТО, а на репутацию станции, отзывы о её работе и наличие гарантийных обязательств перед клиентом. Новейшее оборудование само по себе не гарантирует того, что вам должным образом произведут замену жидкости. Вывести из строя автоматическую коробку передач или вариатор при аппаратной замене гораздо проще, чем при частичной замене методом слива – налива. Поэтому, если нет уверенности в должной квалификации работников станции техобслуживания, а полную замену жидкости сделать нужно, прибегните лучше к нескольким частичным заменам подряд: замена или ремонт «автомата» обойдутся дороже.



В вариаторе вообще нельзя делать аппаратную замену

Это не совсем так. Существуют аппараты, специально рассчитанные на работу с вариаторами, определяющие в автоматическом режиме необходимую производительность насоса и направление потока жидкости, но есть они далеко не везде. Выяснить, каким именно аппаратом будет производиться замена в вашей машине, можно далеко не всегда и не везде, да и надо ли? По большому счету это вопрос того, что вам, как клиенту, гарантирует СТО: то, что одну жидкость заменят на другую, или то, что ваша машина после замены покинет СТО в технически исправном состоянии?

Использование неоригинальной жидкости неминуемо приведет к выходу агрегата из строя

Давайте разберемся. Что такое оригинальная жидкость? Это жидкость, выпущенная одним из мировых производителей смазочных материалов, под брендом автопроизводителя, по взаимному соглашению. Не производителем автомобиля и не производителем трансмиссии! Как правило, эта же жидкость поступает в розничную продажу уже под брендом производителя жидкости. Обычно цена в таком случае ниже «оригинала» (нет необходимости платить за использование бренда автопроизводителя). Другие мировые производители смазочных материалов выпускают аналоги жидкости, пользующейся спросом, стараясь при этом предложить потребителю какие-то существенные преимущества: более низкую цену, лучшее качество, больший срок службы жидкости и т.д. Поэтому выбирая не оригинальную жидкость, потребитель, при сопоставимой с «оригиналом» цене, может получить жидкость с лучшими, чем у «оригинала», характеристиками. Жидкость для автоматической трансмиссии или вариатора не обязательно должна быть оригинальной. Она обязательно должна быть качественной и правильно подобранной.

Не может быть такой жидкости, которая подходит сразу для Тойоты, Мазды и Фольксвагена (и т.н.)

Примерно 50% «автоматов» для легковых автомобилей производят три мировых концерна: Aisin, Jatco и ZF. Благодаря этому одни и те же АКПП мы можем увидеть на автомобилях производителей, чьи производства базируются на разных континентах. Логично предположить, что если на разные автомобили устанавливается одна и та же автоматическая трансмиссия, то и жидкость для нее должна быть одна. Жидкость-то действительно одна. Только вот в каждом отдельном случае на канистре с оригинальной жидкостью стоит логотип производителя автомобиля, ясно говорящий «это жидкость только для Тойоты», без каких-либо допущений типа: «но в Порше тоже можно». Производители универсальных жидкостей для АКПП идут по пути объедине-

ния сходных допусков для различных автомобилей, обеспечивая свой продукт запасом качества, позволяющим использовать его в самом «требовательном» из агрегатов, в которых он допущен к применению.

Главное, чтобы цвет новой жидкости совпадал с тем, что залито. Жидкость другого цвета использовать нельзя

Цвет жидкости для автоматической трансмиссии или вариатора никак не связан с её физико-химическими свойствами. Одну и ту же жидкость можно окрасить в разные цвета по желанию производителя. Изначально жидкость АКПП была окрашена в красный цвет для того, чтобы потребители или механики, обслуживающие автомобили, не перепутали трансмиссионную жидкость с моторным маслом. Сейчас цвет оригинальной трансмиссионной жидкости для производителя – это еще и способ защитить её «уникальность», стимулируя покупателя приобретать именно «оригинал». Изменение цвета жидкости в трансмиссии может служить своего рода индикатором её старения, однако лучше не ждать, когда «автомат» или вариатор «подаст сигнал» в виде помутневшей жидкости и «пинков» при переключениях, а менять жидкость заблаговременно.

У меня Тойота. Указано, что заливать надо ATF WS. Что это за жидкость, почему нельзя заливать ATF T-IV?

Непрерывное усовершенствование автоматических трансмиссий в середине прошлого десятилетия потребовало изменения характеристик жидкостей для АКПП, которое выразилось в снижении их вязкости как при низкой, так и при рабочей температурах и увели-

чении индекса вязкости, которые обеспечили более стабильные вязкостные характеристики при изменении температуры. Менее вязкие жидкости для «автоматов» появились практически у всех крупных производителей автомобилей. Помимо ATF WS у Тойоты, появились такие жидкости, как Dexron-VI у концерна Дженерал Моторс, MATIC FLUID S у Ниссана, ATF DW-1 у Хонды и т.д. Применение новых жидкостей позволило улучшить показатели топливной экономичности автомобилей с автоматическими трансмиссиями и сделать переключение передач более плавным. Конструктивно трансмиссии нового поколения достаточно существенно отличаются от старых. При использовании «старой» жидкости в «новых» трансмиссиях, как минимум, вы получите ухудшение эксплуатационных характеристик автомобиля. Уже одно это позволяет не рекомендовать проводить такие эксперименты.

Если у Вас нет возможности выяснить интервалы замены жидкости в трансмиссии Вашего автомобиля, Вы не знаете, какая именно жидкость Вам нужна, и абсолютно нет желания и времени разбираться во всех этих тонкостях, то Вы можете обратиться в компанию «Лидер Авто» по телефону 2-741-751, где специалисты, располагающие необходимой информацией и опытом, бесплатно подберут смазочные материалы для Вашего автомобиля.

Текст статьи подготовлен ООО «Лидер Авто».

