

SOD-1 Plus

検索



多種多様な箇所に使える
万能オイル添加剤



整備工場様をサポートする添加剤 新活用術 AT・CVT編

～車検、定期点検の際、確実にAT・CVT・MTの
フルードチェックはされていますか？～

- 車検・定期点検後にオートマチックに不具合が出たら
どうしますか？
- 過走行の為、オートマチックオイルが交換出来ない
でもそのまま乗っていけば何時かは壊れる心配が
- 中古車を仕入れたけど過走行でフルードも黒く、交換
したらトラブル発生のリスクの心配が
- 変速ショック・滑りが出てディーラーで見てもらったら
「ミッション載せ替え」と言われました・・・
他に方法はないのでしょうか？
- 中古車を販売した後、オートマチックミッションの
不具合が出たら・・・どうしますか？

こんな困ったを

「SOD-1 Plus」が解決します

AT/CVT/DCTオイルを安全に交換する方法

動画はこちら→



ゲージレス車のAT/CVTオイル交換方法

動画はこちら→



AT/CVTオイル交換の重要性

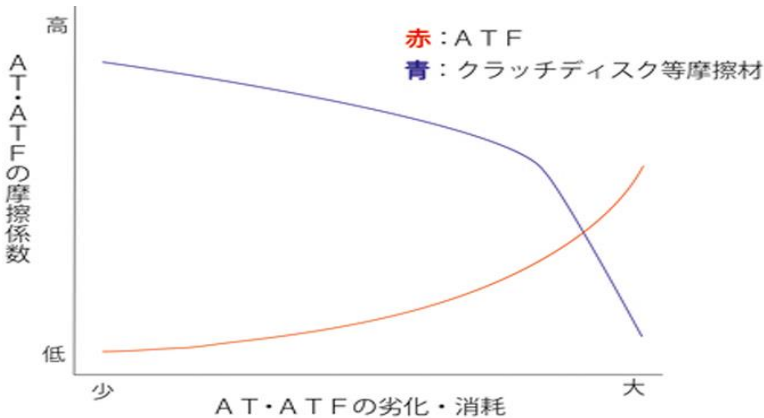
【長期保有化が進み過走行車が既に多い＝トラブル増加】

重要な動力伝達装置のオートマチックトランスミッションフルードの無交換車が増えており、故障やトラブルが発生しています。整備業界では、オートマチックミッションオイル交換（以下ATF交換）を推奨しているものの、約8万km以上ATF無交換車両については、ATF交換をお断りしているのが現状です。その理由としてATF無交換の過走行車のATF交換を実施した場合に、変速ショック・滑りなどの不具合が発生する可能性がある為です。

【変速ショック・滑りの原因は？】

Oリング等からのオイルリーク、クラッチ・各機構の摩耗、スラッジ（酸化物質）等のさまざまな原因が考えられます。ATFが劣化した状態で何とかAT機構の動きを保っていた場合、ATFを新油に変えるだけでトラブルが現れる事があります。それは「ATFが備えている摩擦特性とAT内部のクラッチディスク等の摩擦係数の密接な関係」が影響しています。

【ATFとクラッチ摩擦材の摩擦係数】

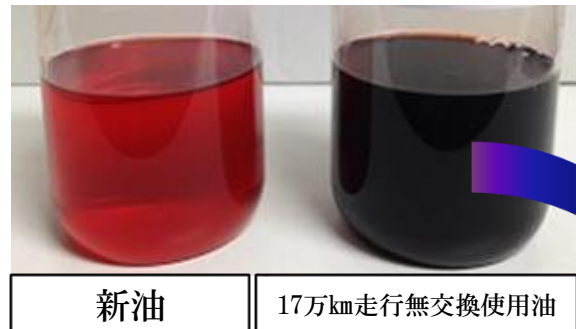


AT内部の摩耗が進むと・・・
ATFの摩擦力は高くなり、
クラッチディスクの摩擦力は低くなる

摩擦力のバランスが取れている状態でATF交換を行うとクラッチディスクとオイルのバランスが悪くなり、滑り等が表面化してしまう。

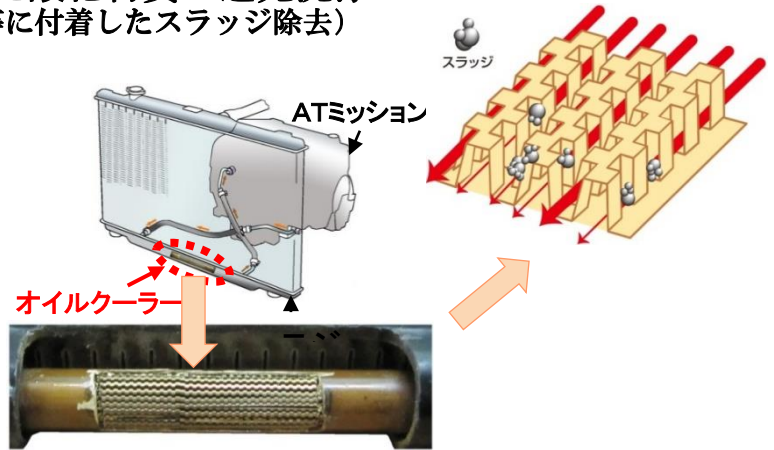
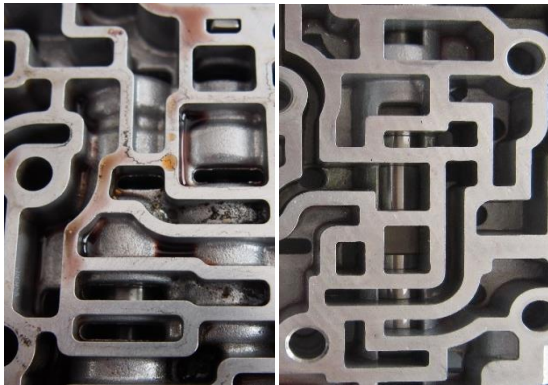
そこでATFに混在する「コンタミ（摩耗粉）」を検出！！

ATF交換の可否判断に、交換後のトラブル発生要因となる「コンタミ（摩耗粉）」を検出するコンタミチェッカーを活用。AT本体内部の摩耗（主に摩擦材の摩耗）を推測し、お客様にATF交換が可能かどうか根拠を持って説明できます。これまでは走行距離や色でATF交換をお断りしていた車両でも、交換可能な状態を判断することができ収益に繋がります。



SOD-1 Plusの必要性

- オートマチック機構内部に蓄積した酸化物質の還元洗浄
(ストレーナー、クラッチ、バルブボディ等に付着したスラッジ除去)



左 添加無 (10万km走行オイル交換2回)
右 添加有 (16万km走行オイル無交換)

SOD-1 Plusはここまで洗浄します!

- 変速ショック・滑り予防・車体振動(ジャダー)改善
(全国のホンダディーラー約300店舗で利用して頂いております。)

「SOD-1 Plus」に限らず、ATの機構に添加剤を使用すると、滑るのではないかといった心配が少なからずあると思います。

※ 滑りに対する心配は全くありません。



- ミッション内部の「Oリング・パッキン」の硬化抑制と柔軟性の回復

(オイル漏れ・滲み予防。AT内部の油圧回復)

「O」リングは非常に重要な役割を担っている為、硬化・亀裂が起これると左記のような不具合に繋がります。

SOD-1 Plusを添加する事で重要な「O」リングの柔軟性を保ちトラブルを防ぎます。又硬化しかけている「O」リングをやわらかくする事で油圧を回復し動力伝達能力を改善します。

「Oリング」の硬化・亀裂発生

AT内部で油圧不足・オイル漏れが発生

変速ショック・滑り発生

クラッチ摩耗・破損等トラブル発生

- クラッチディスク、ギヤ、ベアリングの摩耗防止

走行を続けているとクラッチにスラッジが付着しジャダー(車体振動)が起きます。クラッチに付着したスラッジを取り除きジャダーの発生を未然に防ぎます。クラッチの摩耗も防止します。

金属表面に吸着し、オイル自体がコーティングの働きをします。金属同士の摩擦抵抗が減少し、タービンやギヤ類の寿命を大幅に伸ばします。シフトの入りも改善します。



ステップ①
コンタミチェック

ステップ②
ATF交換

ステップ③
SOD-1 Plus添加

完了

この3つのセットがAT/CVT/DCTオイルを安全に交換する方法です。

改善事例

車種	走行距離	症状	SOD-1Plus添加後
モコ 平成18年10月	12万km	加速不良	発進が軽くなった
ミニカ 平成13年11月	19.9万km	変速ショック	変速ショック改善
パジェロミニ 平成11年	10.8万km	変速ショック	変速ショック改善
ekワゴン 平成15年式	15.1万km	AT変速ショック	変速ショック改善 朝始動時の発進改善
ジムニー 平成9年式	10.8万km	AT加速不良、変速不良	発進、加速改善 変速がスムーズになった
モビリオスパイク 平成16年式	5.7万km	CVT発進時振動（ジャダー）	CVTジャダー改善
BMW 740	14万km	AT変速ショック	変速ショック改善
ベンツ 平成19年	12.9万km	多少の変速ショック	変速ショック、加速改善 特にシフトダウンショック改善
ステップワゴン RF1、2	7万km	変速ショック バックに入れた時のゴトゴト音	変速ショック改善 異音改善
H-RV 平成13年8月	12.2万km	CVT発進時振動（ジャダー）	CVTジャダー改善
ステージア 平成17年	18.9万km	変速ショック	変速ショック改善

*その他の改善事例は、弊社ホームページをご覧ください。

SOD-1 Plus 活用方法（添加量・総量の7%）

オイル適合表



- さまざまな不具合車両の改善に効果があります。（修理利用）
- コーティング作用もありますので、摩耗防止、トラブル防止、漏れ・しみ予防に効果があります。
- SOD-1 Plusを添加後改善が出来ない場合は、修理が必要といった判断材料にもなります。（診断利用）
- オートマチックオイルへの添加は、特に有効に作用します。走行距離が多くなるとOリングやシールの硬化、酸化物質の蓄積により、変速ショック、滑り、ジャダーが発生します。不具合が発生すると多額な修理費用が発生します。不具合が出る前にオートマチックオイル交換時に添加をお勧めします。
- 新車時から添加すれば、新車の状態を長く維持できます。又過走行車は新車に近い状態まで改善します
- ハイブリッド車の場合は、特にジェネレータ（モーター部）の熱の影響を受け易く、ATFが劣化しやすい環境にある為、早めの交換が有効です。



例1) 約16,000km走行後ハイブリッド車の新油比較H社 例2) 約15,000km走行後ハイブリッド車の新油比較T社

< 注 意 >

- *改善事例は多数ありますが、すべての症状の改善を保証するものではありません。改善できるレベルは、摩耗の状態、汚れの進行度により差があります。又部品破損には効果はありません。添加後に効果がない場合は、部品破損・摩耗が考えられます。
- *車種により作業できない場合もあります。
- *詳しくは、弊社ホームページ又はお問合せ下さい。