



## Акт исследования № ...../18

..... 2018 г.

г.Санкт-Петербург

Исследование проведено экспертом Ивановым Юрием Александровичем, имеющим образование по специальности «Эксплуатация автомобильного транспорта», аккредитованным в системе экспертов Союза Потребителей России в области автотехнической экспертизы со специализациями:

- «Исследование технического состояния транспортных средств, их частей, узлов, агрегатов», сертификат № 111.
- «Экспертиза материалов, веществ и изделий», сертификат № 205.
- «Товароведческая экспертиза со специализацией - экспертиза транспортных средств, их частей, узлов, агрегатов», сертификат № 660.

Внесён в Реестр экспертов Союза потребителей России.

Эксперт имеет «Удостоверение № 782400195575», выданное ФГБОУ ВПО «СПбГТЭУ» о дополнительной профессиональной подготовке со специализацией: «Товароведение и экспертиза непродовольственных товаров. Проведение экспертизы согласно требованиям № 44-ФЗ от 05.04.2013».

**Исследованная деталь:** «Вал приводной левый», произв. SKF, кат. номер: VKJC8549 – 1 шт., б/у.

**Заявленный покупателем недостаток:** «...При установке детали в автосервисе...мастерам сервиса не удалось поставить привод...».

**Эксперту предоставлены копии документов:**

1. Копия заказа №.....
2. Копия заявления покупателя ..... от .....2018г. на 1 листе.
3. Копии Акта дефектации из ИП ..... от .....2018г. на 1 листе.

### Исследование.

**1.** Внешним осмотром детали установлено:

- Привод предоставлен в заводской упаковке, замотанной серой липкой лентой.
- Примерно на половине шлицев внутреннего ШРУС повреждена заходная часть зубьев.
- На стопорном кольце в некоторых отдельных местах содрана заводская краска.

**2.** Произведено измерение диаметра шейки под сальник на внутреннем ШРУС, диаметр составляет 40мм (штатное значение). Количество зубьев Z26 (штатное значение). Задиры, имеющиеся *только на половине шлицев указывают* на то, что при установке привода в шестерню трансмиссии *не была соблюдена соосность оси ШРУС и оси шестерни трансмиссии*. Сдирание краски только в некоторых местах стопорного кольца *указывает* на то, что при установке кольцо

полностью не сжалось (иначе сдирание краски зубьями шестерни трансмиссии **было бы** по всему диаметру кольца, кратно положению зубьев ответной шестерни, чего **не имеется**).

3. Если бы специалисты ИП ..... были бы действительно высококвалифицированными (как указывается в акте дефектации), то они бы не просто пытались «забить» внутренний ШРУС в КПП (что повлекло за собой появление задиров на половине зубьев ШРУС), а, демонтировав временно стопорное кольцо, попытались бы вставить шлицы внутреннего ШРУС в шестерню КПП без стопорного кольца, что позволило бы **достоверно** определить причину невозможности установки детали. Поскольку при изготовлении шлицы ШРУС нарезаются на высокоточном оборудовании и перед термической обработкой проходят строгий контроль параметров, то по этой причине ошибка в размерах зубьев ШРУС при их изготовлении **исключается**.

Согласно каталогам SKF и Nissan деталь к автомобилю с VIN: ..... подобрана **верно**, полностью подходит.

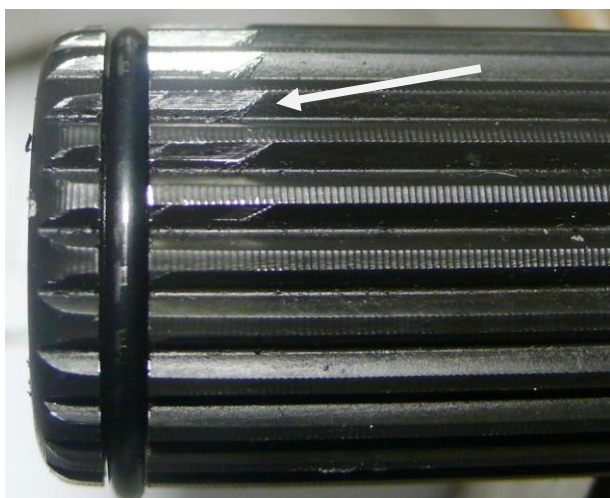
*вал приводной левый*



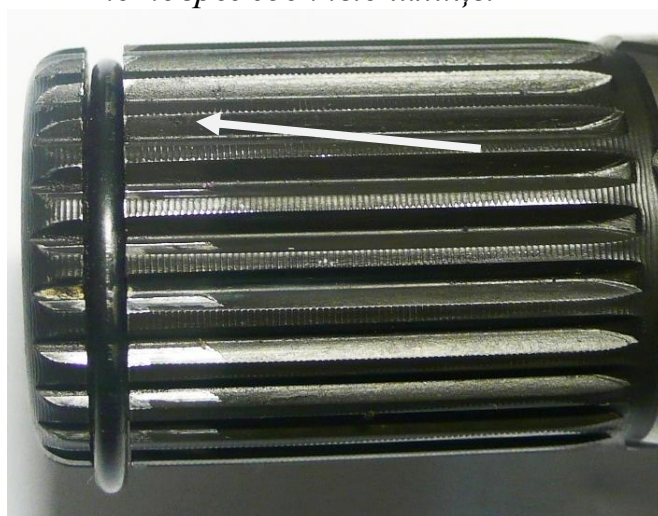
*маркировка на валу*



*поврежденные шлицы*



*не поврежденные шлицы*



Проведенной проверкой качества установлено, что «Вал приводной левый», произв. SKF, кат. номер: VKJC8549 поврежден ошибками при установке на автомобиль в ИП .....

Недостаток, заявленный покупателем – **не связан** с качеством детали.

Акт проверки качества составлен на 2 (двух) листах.

Эксперт

/Ю.А.Иванов/