

Подделки моих конструкций.

Такие же точно или нет?



Ну Вы знаете уважаемые читающие, что Вологда теперь может славится не только маслом , кружевами, историческими раритетами и дорогим бензином. А и как самый каракато-строительный город по производству «переломок» с мотором Лифан. кулаком УАЗ и мостами от жигулей. И что я вижу, большинство этих переломок - пародии на мои конструкции. И Вас уверяют, что они точно такие же, как были первые наши, с поворотным кулаком УАЗ. (Сравнивать, то что мы выпускаем сейчас с этими подделками я вообще не буду) Первые подделки стали появляться несколько лет назад и не в нашей области, я в принципе к ним лояльно отношусь, купил кто то из соседей наш вездеход, у местных мужиков безработица - делать нечего, пока ВАЗовские мосты в округе не кончились, что там похожее лепили-собирали. Но последнее время наблюдаю дикий рост подделок, в основе которых моя конструкция. Что я под этим подразумеваю: рама- трапеция, основание- балка моста, боковые стороны- прямоугольный профиль, сцепление-ременное, КПП на опорной пластине с консольным шкивом, КПП посередине, между ног, привод на раздаточную муфту-цепь.



Знал бы я в 2008 году, установив клон Хонды на раму от переломки с мотодвигом, что спустя почти 10лет, тиражи таких вездеходов будут расходиться тысячами, то многое бы изменил. Кулак УАЗ например, отличается повышенной вибрацией, непонятками, что

там внутри заскрежечет, и не простой установкой на вездеход, что бы обеспечить соосность. Уже тогда, я от него отказался, шарниры на шаровых, Газелевский шкворнях, работали лучше. И в начале века, когда я впервые его установил на переломку, стоимость кулака была совсем не дешевой, а на разборках не было(да и разборок тогда не было) По чистой случайности один пенсионер подарил мне мост в сборе, за помощь в ремонте своего авто. Только дурак не догадается использовать его под «узел перелома», к ступице привязать раму, а внутри пустить вал. Таким образом одна половинка моста была использована в то время, а другая валялась много лет, что бы задать направление глобальному вездеходостроительству спустя многие годы.

Когда мы собирали первый аппарат со стационарным воздушником, просто в лом было опять точить что то на другой узел, а кулак под ногами валялся. А потом уже я узнал, что это совсем не дефицит и предлагают его совсем за дешево. Так что появление его на вездеходах связано только вопросом цены б/у кулака, никакого интереса в плане уникальности и надежности, как узел перелома, он не представляет.

Так же сама концепция размещения агрегатов на раме, я хотел получить только одно-единственное, максимальную проходимость, для использования аппарата в «ближнем бою» Думаю, это мне удалось, даже те, кто эксплуатирует подделки, восторгаются, что он лезет везде. Установка кабин, прочих девайсов, улучшающий комфорт изначально была мной не предусмотрена. Надо чем то жертвовать. Для тех, кто хочет ставить кабину на мою раму, хочу сказать, она ущербна для этого. Только сдвиг коробки с мотором вперед, может что то улучшить, и не испортит развесовку. Такой аппарат был сделан в 1 экземпляре, и из за этого развития не получил. Но была потеряна проходимость, свес за колесами кроме проблем на реальном бездорожье ничего не дает, утыкается в кочки, берег и сильно мешает. Но это единственный вариант в тех же габаритах, сохранить развесовку и не смещать на шарнир. Некоторые не понимают, что такое «переломка». У нас смещение и так было на «границы фолы», потом пришлось сдвигать сиденье, а у подделок, все очень опасно.

Сейчас большой дефицит на разборках указанных выше девайсов, купить б/ушный мост от жигулей в Вологде, та еще задача, выгребают все, в любом состоянии. Уже многие «производители» перешли на импорт, в других близлежащих городах на эту тему разборки подчищены, долго не умрет в огненной печи творение неизвестного итальянца, сконструировавшего когда то мост для ФИАТа. В Вологде уже нет такого района, где бы не собирали эти переломки, все новые и новые производства предлагают неуемной армии охотников «высоко-технологичный» продукт своего ноу-хау, уверяющие, что это лучший вездеход, но из б/у запчастей. Но б/у запчасти это не просто так, ведь за 2 небитых(новых з/ч) одного битого дают, прикатаны на машине, проверены временем, и после реинкарнации в самодвижущийся аппарат служить будет вечно. Ну многие из этой армии(рыбаков и охотников) до этого только пешком по лесу ходили, поэтому сгоревший через 20 км ремень, оторванное рулевое или спустившее колесо, видится им как должное, так сказать некоторое жертвоприношение уникальной технике, за ее способность проехать по луже. И после нескольких возвращений пешком отношение к

этой технике совершенно иное. Не стоит лишний раз рисковать вездеходом и лезть в лужи, лучше натянуть бродни и самому покорить бездорожье, чем напрягать его «величество», как бы оно не обиделось и не сломалось и не пришлось опять топтать пехом. Так и есть на самом деле.

Я знаю прекрасно возможности такой техники, и если человек доволен подделкой, то он на другом не ездил, а если еще не умудряется сломать, то это очень аккуратный человек, для которого преодоление лужи, уже достижение.

Владельцы этих творений каким то образом находят мой номер и выспрашивают после очередной поломки, как исправить ситуацию. Но видя фото этих пародий, на сколько все неправильно, я скажу что исправлять безнадежно. У вас и дальше будут гореть ремни, отваливаться рулевые, и спускать колеса. И переправляясь даже по тихой речке не вздумайте до упора крутить руль, развесовка не правильная, вы перевернетесь. Это какое то зомбирование, связанное с ценой, и очень многие, с кем я общался из владельцев, купили пародию, потому что сосед, знакомый и т.д покупал у нас за 160 и прекрасно ездит.

И Слухами земля полнится, по Северо-западу среди охотников устойчивое мнение, если брать переломку, то в Вологде. Или хотя бы такую же, тысячные тиражи о чем то говорят. 160 тысяч это была последняя наша цена, когда их можно еще было продавать, но в таком виде не сертифицируешь. На вездеходах стояли новые запчасти... долго перечислять.. из б/у были только мосты, КПП, вилки карданов и все. Редуктора дефектовались, подшипники полуосей менялись. Вопрос использования поликарбоната на крыльях спорный, его ломает, хватает на пару сезонов, но водитель им защищен. Можно ездить в «тапках» по грязи и не бояться, что прилетит комок грязи. Материал дешевый (в 7 раз дешевле ПНД), поэтому многие используют его до сих пор, раз в несколько лет меняют оперенье, сделать это не сложно, крылья у нас съемные. Но нам запретили их выпускать. Так что можно считать, тем кто купил тогда, им повезло.



Кстати, их продают за ту же цену, что и покупали, и они продаются. И не по причине что ломаются, возраст некоторых владельцев, захотевших под старость побереечь ноги, был весьма почтенный. Года 3-4 назад у нас даже приобрел аппарат охотник, которому на тот момент стукнуло 76 лет.

Сомневаюсь, что сейчас ему под силу управляться с вездеходом и охотиться, хотя возможно и ездит. Все оригинальные запчасти на случай поломок у нас есть, а каких нет, то чертежи все присутствуют, максимум 2 дня может быть задержка. Но по запчастям мало беспокоят, ресурс действительно приличный.

(На переднем плане вариаторный вариант. То что под сиденьем, это силовой блок. Дополнительных карданов, цепей – нет, все в одном флаконе. Интересная была тема, и если бы не особое внимание к моему творчеству правоохранительных органов, я бы довел ее до логического завершения(серийного выпуска)

Но «свято место пусто не бывает», и когда вновь появившиеся производители моих конструкций предлагают Вам за «ту же цену, такой же аппарат», то вас надуривают в полтора раза, и это только по цене.

Вот 2011 года машина, цена была еще дешевле, 120 но и з.ч б/ушных больше, которые потом владельцы меняли по кругу. А рама в хорошем состоянии и рулевую рейку ни разу не отрывало.



По ремонту мы заменили убитую коробку, и некоторые подшипники, а остальные детали вполне в приличном состоянии. Вообще вопрос ценообразования с б/у запчастями настолько непонятен, но непонятен, если выбраковывать голимый утиль.

Рабочая ли такая конструкция? Да. С УАЗовским кулаком, имеет место быть, но при условии с полным сходством с оригиналом. Все таки 2008-2009 год я только и занимался испытаниями, поэтому если кто скажет, что с такой компоновкой и комплектующими можно получить лучший результат. Не верю!

И это требует очень тщательной подгонки узлов, обеспечить соосность кулака с муфтой нам удавалось с большим трудом, это сколько разных кондукторов и приспособ было сделано. Но и то капризная сварка уводила в сторону, все заново срезалось, выставлялось, переваривалось. Можно бы было оставить и так, оно бы ездило, но естественно уже не так не долго. В плане технологической точности, такая рама очень, очень сложная, я на 100 % уверен, на подделках кулак и муфта не соосны, а звезды не в одной плоскости.

И заметьте, все узлы у нас были разборные, кулак УАЗовский совсем не вечен, особенно Б/У. Отрывало отливку шар -опоры под нижний шкворень, случаи редкие, но имели место быть. В этом случае только ремонт на месте, я не представляю, что будут делать владельцы подделок, если это случится на болоте. Только искать другой вездеход и везти на нем САГ.

Но все таки это уже вчерашний день или даже..поза поза вчерашний, учитывая общее отставание. Кулак УАЗ требует постоянного обслуживания, вибрация от него ужасна, ну и управление.. по колеям, кочкам лучше не ездить. А вот про ременное сцепление, больше хорошего, чем плохого. Созваниваюсь, встречаюсь с владельцами, интересуюсь мнением по теме улучшений в новых конструкциях, вопрос про сцепление - «Стоит ли менять?»-- «Нет, не надо»



Действительно, при соответствующем качестве шкивов с углами не по Анурьеву, и примыкании ролика в определенном месте с нужным усилием, ремни ходят сотни километров.

Замена занимает 2 минуты, при желании можно поменять на воде. Для другой техники, типа минитрактор, авто и тому подобное, ременное сцепление, явно не к месту. Есть такие мелкие нюансы, в рамках эксплуатации именно вездеходов пневматиком и именно на болотах. Вообще то сцеплений было несколько вариантов, самый проблемный, использование ВАЗовского с маховиком. По грязи, снегу очень даже нравилось. Пятикратное превышение коэфф. давало возможность раскручивать маховик и трогаться с места на 2 и 3 передаче, где с ременным только на первой. Но на Архангельских болотах в 2010 году я опять понял, что чудес в технике не бывает. 11 сильный мотор с тяжелым маховиком рвет трансмиссию на «ура».

Пока оставлю все как есть, владельцев устраивает и ладно.

Но это наше сцепление – обработка шкивов из сплава очень прецизионна и дорогостояща. Владельцам подделок я могу только посочувствовать, все эти уловки, типа продайте нам шкивы, у нас на вашем вездеходе шкив лопнул, больше не катят. Ни одного лопнувшего шкива предъявлено не было, а проданные были замечены совершенно не на наших вездеходах.

Да и вообще, эти предложения с продажей шкивов от зомбированных от цены клиентов подделок, честно говоря -достали. Никаких сверхестественных улучшений не произойдет и это очень даже хорошо, что боясь за ремень вы не ездите далеко.

Летом явились ко мне 2 зомби, в плане консультаций по покупке подделки за 160 тысяч, знают что это моя конструкция, потому как сосед брал аппарат у нас и подсказал адрес. Это наверно для самоуспокоения заехали, стали спрашивать то, что хотят услышать, чем же это отличаются, кроме новых запчастей аппараты. Шкив, ресурс, комфорт это как бы мимо ушей, мост ВАЗ—«Аха, так а там тоже», двигатель 13 сил—«Аха.. так а там 15», колеса, диски, давление «Ой.. ну ниче привыкшие, и потрясет

маленько-выдюжим» Примерно такой диалог. Один из зомби прокрался посмотреть как сварщик варит раму и ничего не понял. В его представлении вездеход должен собираться, как единое целое, как монумент, когда все приваривается по месту и каждая деталь оригинальна и неповторима.(ну это фотографий насмотрелись).

Да, кстати, многие хотят посмотреть аппарат, и когда в наличии у нас нет, обижаются, что не показываем его на *стапеле* (**рама сварена на стапеле**, зачастую слышим такой перл от клиентов и даже знаю откуда они таких слов поднабрались, **стапель** это в судостроении, подразумевает нечто массивное. На чем собирается рама вездехода - стол или кондуктор, если у стола есть разметка или зажимы для крепления стыкующихся деталей. А стапель, я шутя раньше сборочный стол называл, ну откуда у других то это пошло?)

Так вот показывать и нечего. Никакого «стапеля» у нас нет, зачем «переломке» стапель, в кондукторе могут собираться передние секции, потом задние, или сварщик поворотные кулаки может день варить, от слагаемых сумма не меняется. Все равно это потом собирается после покраски на сборке, а может и не собираться, транспортной отправлять намного дешевле для клиентов.

Отвлекся. Через месяц звонит один из зомби и спрашивает, сколько будет стоить переделать его аппарат.

На самом деле, эксплуатировать, то что вам втюхивают под видом вездехода, нормально невозможно!

В основном клиенты люди уже не молодые, и техника им нужна не только для развлечений, а то идти пешком по болоту некоторым уже не под силу. Только напрасно они надеются, что купив эти аппараты, забудут про уставшие ноги. Возвращение назад пешком, да еще с запчастью (это в лучшем случае, рулевую тягу можно еще снять унести сварщику и заварить, с трансмиссией дело совсем плохо, ничего не разбирается, все приварено) или поиск эвакуатора кто бы утащил до дому,(много случаев, когда их поломанных вытаскивали наши вездеходы) заставит задуматься, что же он купил.

И по другому быть не может.

Рулевая рейка и так работает на пределе, с колесами на 1300, массой 60кг, она зачастую не выдерживала, и это при том, что работала с отклонением в 10 градусов хода тяги по отношению к рейке. Только исправлением хода с отклонением тяги до 5 градусов в крайних точках поворотного кулака и выправлением, а так же установкой демпфера и колес меньшего диаметра, массой чуть больше 40 кг, удалось добиться, что проблем с ней не стало. На подделках же ее запехали чуть ли не поперек, результат очевиден, отрывает.

Раздаточная муфта.

Трещотка переднего моста УАЗ, приваривается к малому хвостовику кардана классики, снаружи протачивается под диаметр ступицы звезды ИЖ. Посадка под подшипник и звезду за одну установку. Да, я так сделал на первых 2 вездеходах, но это не значит, что есть хорошо. Во-первых запчасть такую изготовить проблемно, что бы размеры не убежали. Во-вторых - полный колхоз. И в третьих, муфта висела на подшипниках 3

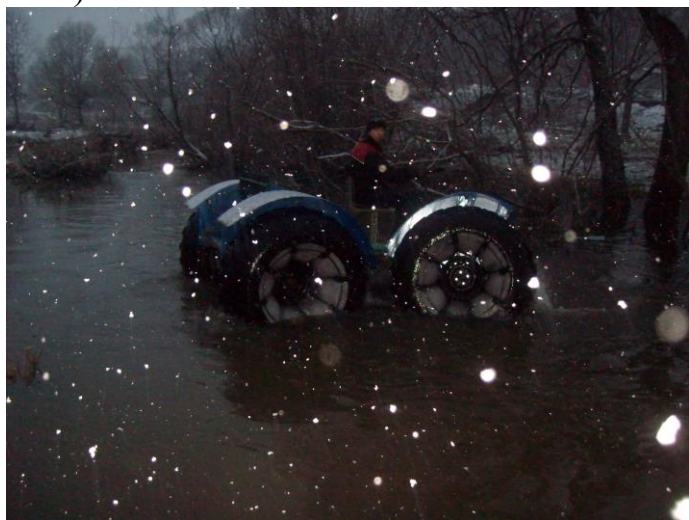
серии, а не 1. Учитывая вибрацию от прямобочных шлицов, со свободной болтанкой шруса в шар-опоре, 108 подшипник развалится очень быстро.

Развесовка.

И это серьезно, на воде аппараты представляют большую опасность. Они, что бы с эргономикой не мучиться двинули водительское кресло за поворотный кулак. То что их колбасит, не удержать руль, переворачиваются при переезде препятствий и ноги в воде, это еще ерунда. Если добротный мужчина, килограмм этак за сто, облокотиться на спинку и вывернет руль до упора(а есть ли у них упоры?), то запросто перевернется в воду.

Вес вездехода.

Вот наш вездеход той эпохи с УАЗовским кулаком на плаву. (НА плаву, это не лужа, а речка)



Как видите, лишнего ничего нет, никаких фанерных ящиков обранных профилем, с огромными косынками и лавками по бокам (не помойму для чего, лосей наверно возить, по 2 штуки за раз грузить на крылья) Колеса ОИ 25, водитель правда легкий, но в таком виде вездеход весил 490 кг. Смотрите и сравните по осадке. А то очень странно, когда с одним водилой, на таких же колесах он погружается на половину, а заявленный вес 470. Врут. Минимум на сто кг.

Еще про плавание и водные процедуры. Вы знаете, что купания с конусными(как пишут) дисками их производства противопоказано. Камера и конусный диск под бескамерку вещи не совместимые, особенно, когда минус на улице. В этих дисках будут образовываться глыбы льда. А так же грязь, жижа, которая все равно внутрь проникнет, и конец камере придет очень быстро.

Не говорю уже про то как держится покрышка, только при давлении в три раза больше, чем на наших колесах, оно не разуется.. и если еще установлены дубовые покрышки ободранные на станке, то совсем беда. Распущенный корд вылезает, разница в толщине с разных сторон может быть в несколько раз. Пять лет назад мы полностью отказались от

таких покрышек, только ручная обдирка. Ободрыши с токарного у многих рассыпались, не сразу конечно, но год за годом состояние все хуже и хуже, десяткам клиентов отправили колеса нового образца, к хэнд мейд претензий нет, ходят и ходят. Но это произойдет потом. Я не знаю, как люди ездят на таких дубовых колесах, вероятнее всего только под действием алкоголя можно газануть или ползти как черепаха. Вы когда-нибудь катались с ледяной горки на фанерке? А если лед разбит или залит, как стиральная доска? Вот. Те же самые ощущения.

Скорость. 30 км/ч с 4 ступенчатой . КПП-абсурд. Мне говорили размер больших и малых шкивов. С резиной от Урала или Краза аппарат максимум выдаст 24-25, при условии редукторов от шестерки. Но такой скорости с такими колесами разогнаться будет не где.

Так. К чему я это все написал? Да к тому, что бы не были такими наивными. Купив подделку, на каком-нибудь «мелкосерийном производстве», при чем не легальном, и никакими сертификатами естественно не располагающем. А я знаю, что это такое, соответствие ГОСТам, применение материалов по исполнению УХЛ, пакет чертежей на каждый элемент и контроль(тотальный контроль) при сборке. И если какие то проблемы при эксплуатации нашей техники возникают, то мы их решаем, и машины наши ездят. Никому из производителей вездеходов не позвонят и не спросят - « У меня сломался ТДН 300, что мне делать?» А на сколько таких звонков я отвечал по этим подделкам.

Просто должны знать, что вместо ожидаемых поездок получите «геморрой» в виде кое как собранного аппарата, который в конечном итоге пригоден только для поездок вокруг деревни и то не долгих. И продать потом будет невозможно, это надо иметь талант. Что этим «мелкосерийным производствам» не занимать. Продать за 160 самодвижущийся аппарат, который 2 не квалифицированных чела слепят из утиля за 2 дня, это действительно талант.

Самое интересное, клиентам «мелкосерийные произ-ва», говорят- делают вездеход, такой же, как наш и некоторые в это верят. Потом получают, разочаровываются - и в основном это так. Уже 2 клиента, поставили эти чуда к забору, купили и ездят на наших, о чем то это говорит. Но это не бедные люди, которые могут себе позволить исправить ошибки.

Не у всех такие возможности, а продать их будет очень сложно, особенно тем, кто хоть раз на них проедет. И кроме этого необходимы достаточные слесарные навыки, уметь крутить болты и гайки надо постоянно. А эти ноу-хау с использованием локеров для грузовиков на передней секции! Если не закроете боковины, то что колесо встретит на дороге, окажется на Вас. Или сразу дорабатывать, или ездить только в броднях. Имейте это ввиду! Поэтому приобретая ОРИГИНАЛ, Вы можете передвигаться вдали от цивилизации и быть уверенным в его надежности.



С уважением, ООО «ТДН».