



Дифференциалы Автоматические Красикова



Дифференциалы Автоматические Красикова

МАСЛА И ПРИСАДКИ

ДАК работает на трансмиссионном масле, применяемом:

- в главных редукторах ведущих мостов ТМ5 (GL-5)
- в коробках переменных передач переднеприводных автомобилей ТМ4 (GL-4).

Применяются все сезонные трансмиссионные масла с классом вязкости по SAE: 75W-90, 80W-90, 85W-90.

75W-90 - для суровых морозов

80W-90 - универсальное масло для умеренных морозов

85W-90 - для мягких морозов.

Масла класса 140, 250, предпочтительны лишь для жаркого южного климата или очень тяжелых условий работы. На этих маслах ДАК работает очень жестко.

Внимание!

Масла для самоблокирующихся дифференциалов повышенного трения с индексами X, XI или LS применять нецелесообразно. На этих маслах ДАК работает очень жестко.

Антифрикционные присадки

Антифрикционные присадки полезны, особенно на этапе обкатки, когда формируются рабочие поверхности шариковых цепочек.

Но, применение антифрикционных присадок в большом количестве приводит к снижению степени блокировки, а в сторону 100 к потере способности ДАКа блокироваться на 100%. Рекомендуем применять антифрикционные присадки в объеме равном половине указанному на упаковке АФК.

Степень блокировки в очень ограниченных значениях можно «регулировать». Применение антифрикционных присадок снижает степень блокировки. Применение масел для дифференциалов повышенного трения класса вязкости 140, 250 с индексами X, XI или LS повышают степень блокировки.

Замена масла требуется один раз после завершения периода обкатки дифференциала, дальнейшая замена масла согласно инструкции автопроизводителя.

Технический паспорт

Модель

DAK 5 SUZ GV 28 09

Серийный
номер

307001

Штамп ОТК



Специальные
отметки

8 (351) 265-74-94

www.dak4x4.com



ГАРАНТИЯ

Дифференциал ДАК является оригинальным механизмом для тюнинга автомобиля.

На дифференциалы распространяется гарантия 12 месяцев, при условии установки в постоянно включенные мосты по схеме 90/100, в подключаемые мосты -100/90 или 90/100. При установке в постоянно включенные мосты по схеме 100/90 гарантия предоставляется в течение 6 месяцев.

Для некоторых марок ДАК срок гарантии может быть оговорен особо.

Гарантия исчисляется со дня приобретения дифференциала. Дата приобретения подтверждается датой указанной в платежном документе.

Гарантия предоставляется при условии:

- целостности пломб;
 - при наличии технического паспорта (серийный номер изделия должен совпадать с серийным номером, указанным в паспорте);
 - при предоставлении копии платежного документа с читаемой датой оплаты.
- В период гарантийного срока, вышедший из строя ДАК меняется на аналогичный без перерасчета цены. Гарантийный срок продлевается на срок простоя автомобиля. Срок простоя исчисляется от момента отправки неисправного дифференциала (подтверждается транспортной накладной или другим документом, подтверждающим момент отправки неисправного дифференциала) в адрес производителя до момента отправки исправного дифференциала в адрес потребителя (подтверждается транспортной накладной или другим документом, подтверждающим момент отправки исправного дифференциала). Возврат денежных средств потребителю взамен отправленного ДАК в адрес производителя возможен в течение 2-х месяцев после приобретения дифференциала.

ООО «ДАК» не несет ответственности за потери и ущерб, понесенные в результате дефектов деталей системы трансмиссии, в которую был установлен ДАК. По гарантии не производится оплата косвенных расходов.

МОНТАЖ

ДАК устанавливается в ведущий мост согласно Руководству по эксплуатации и ремонту автомобиля.

Винты крепления ведомой шестерни главной пары стопорить с помощью анаэробных герметизирующих композиций «фиксатор резьбы».

После монтажа ДАК для заполнения дифференциала маслом необходимо проделать следующую операцию:

1. Заправить картер моста согласно руководству по эксплуатации автомобиля.
2. Вывесить одно из колес и вращать это колесо вперед и назад, сделав по несколько оборотов.
3. Долить масло в картер моста.

Замена масла после преодоления водных преград.

После преодоления водных преград, при замене масла в картере моста необходимо полностью заменить масло и в дифференциале ДАК. Для этого, после слива масла из картера моста необходимо сделать несколько оборотов назад вперед вывешенного колеса, шариковые цепочки выдавят остатки старого масла из полостей дифференциала ДАК. Залить новое масло в картер моста и заполнить ДАК, как указано выше.



ОБКАТКА

Правильно произведенный процесс обкатки – является основным условием для долгой и успешной работы дифференциала ДАК. На первых сотнях километров движения автомобиля, происходит формирование рабочих поверхностей шариковых цепочек.

Производитель проводит обкатку без нагрузки дифференциала на специальном оборудовании. Однако, наиболее важна обкатка под нагрузкой. Ее проводит сам потребитель, первые 1000 километров.

Не рекомендуем, во время обкатки, перегружать автомобиль дополнительной массой и режимами езды.

Проводить тесты с полным вывешиванием колес.

Перед монтажом дифференциала ДАК желательно провести диагностику технического состояния деталей и узлов трансмиссии и, при необходимости, провести их техническое обслуживание.

После прохождения обкатки необходимо заменить трансмиссионное масло на свежее по следующей схеме:

1. Замена трансмиссионного масла после 1000 километров обкатки.
2. Последующие замены масла, согласно требованиям завода производителя автомобиля.
3. Внеочередная замена масла, в случае преодоления продолжительных глубоких водных препятствий (болот, бродов рек и т.п.).

ПРИЕМЫ ВОЖДЕНИЯ

Для каждого вида маневра оптимальным является один из режимов.

При движении по прямой. Разгон, торможение двигателем, разная дорожная ситуация под колесами, ДАК в режиме «заблокирован». Автомобиль движется прямо, не теряя курсовую устойчивость на всех видах грунтов и с разными коэффициентами сцепления на колесах.

Повороты необходимо совершать в режиме ДАК «разблокирован» (в режиме «средний газ», т.е. без разгона или торможения двигателем). Если появляется необходимость проходить повороты с увеличением тяги двигателя, например, подъем в гору с поворотом, то поворот делится на прямолинейные и криволинейные части траектории. Разгон совершаем на прямолинейном участке. При сбросе «газа» выполняем поворот. Действия при торможении двигателем в повороте - с противоположенным знаком. На прямолинейном участке тормозить двигателем, на криволинейном чуть нажать педаль «газа».

Переходный режим неизбежен в следующих ситуациях:

- резкий поворот с разгоном.
- трогание с места с выкрученным рулевым колесом в стесненных условиях, особенно на задней передаче (колеса вращаются с максимальной разницей скоростей). Этот режим является тяжелым для ДАКа, т.к. одновременно нарастает момент двигателя и присутствует необходимость вращения колес с разной скоростью. Возникновение щелчков на этом режиме не является признаком неисправности. Для сглаживания негативного влияния этого режима, существует простое правило. **Трогаемся с места с рулевым колесом в положении прямо, после начала движения, совершаем поворот.**