



Дифференциалы
Автоматические
Красикова

ПРЕЗЕНТАЦИЯ ПРОДУКТА

Описание
Устройство
Схемы использования
Приёмы вождения



Подробнее читайте на нашем сайте:

Присоединяйтесь к обсуждению:

В [www.vk.com/dak4x4](https://vk.com/dak4x4)

 dak4x4.com



ЧТО ТАКОЕ ДАК

ДАК — ЭТО ПЕРВЫЙ АВТОМАТИЧЕСКИЙ ДИФФЕРЕНЦИАЛ СО 100% БЛОКИРОВКОЙ

В отличие от большинства блокировок, ДАК реагирует на разницу нагрузок на колеса. Он срабатывает раньше, чем колесо начинает пробуксовывать.

Дифференциал Автоматический Красикова срабатывает только в нужный момент, не требуя участия водителя.

Благодаря этому увеличивается не только проходимость автомобиля на бездорожье, но и устойчивость на скользком покрытии, маневренность и безопасность.

ДАК устанавливается в мост автомобиля, взамен штатного дифференциала. Он предназначен для работы в трансмиссиях любых колёсных транспортных средств, во всех диапазонах скоростей и нагрузок.

ДАК — принципиально новый механизм, защищённый патентами Российской Федерации, Евросоюза (21 страна), США и Китая.



КАК РАБОТАЕТ ДАК

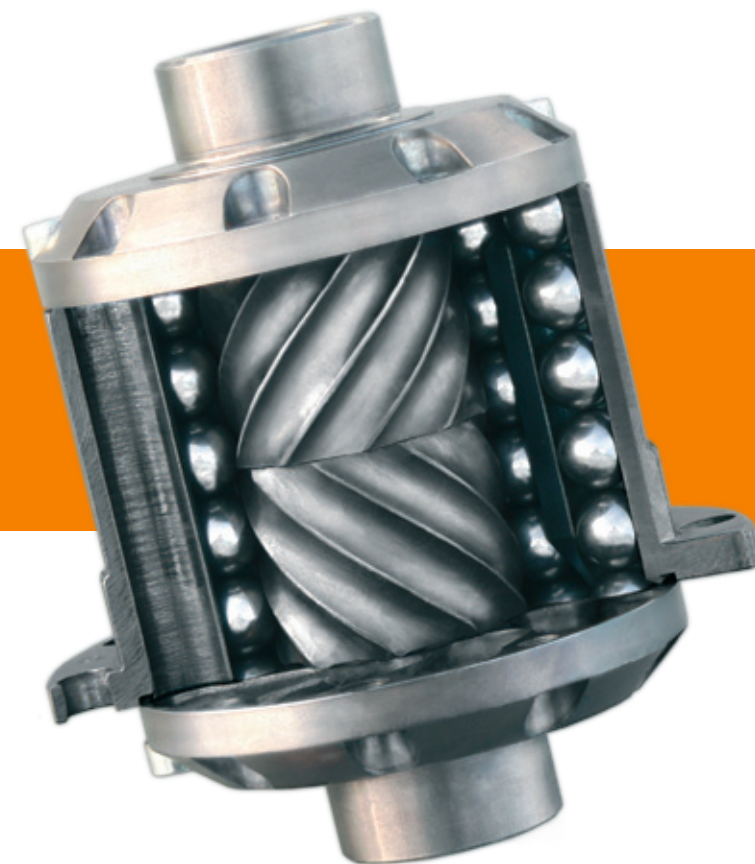
При движении машины, пока тяга двигателя не превышает сцепных свойств «слабого» колеса (колесо, которое имеет худшие сцепные свойства в данный момент времени), ДАК не блокируется и работает как классический дифференциал.

Когда тяга двигателя превысит сцепные свойства «слабого» колеса, ДАК автоматически заблокируется, не позволив прокрутиться «слабому» колесу.

Колеса начнут вращаться с одинаковой скоростью, тяга двигателя перераспределится на «сильное» колесо, имеющее лучшие сцепные свойства.

Важно знать, что ДАК имеет особенность: в одну сторону он блокируется на 100%, а в обратную — на 90%*.

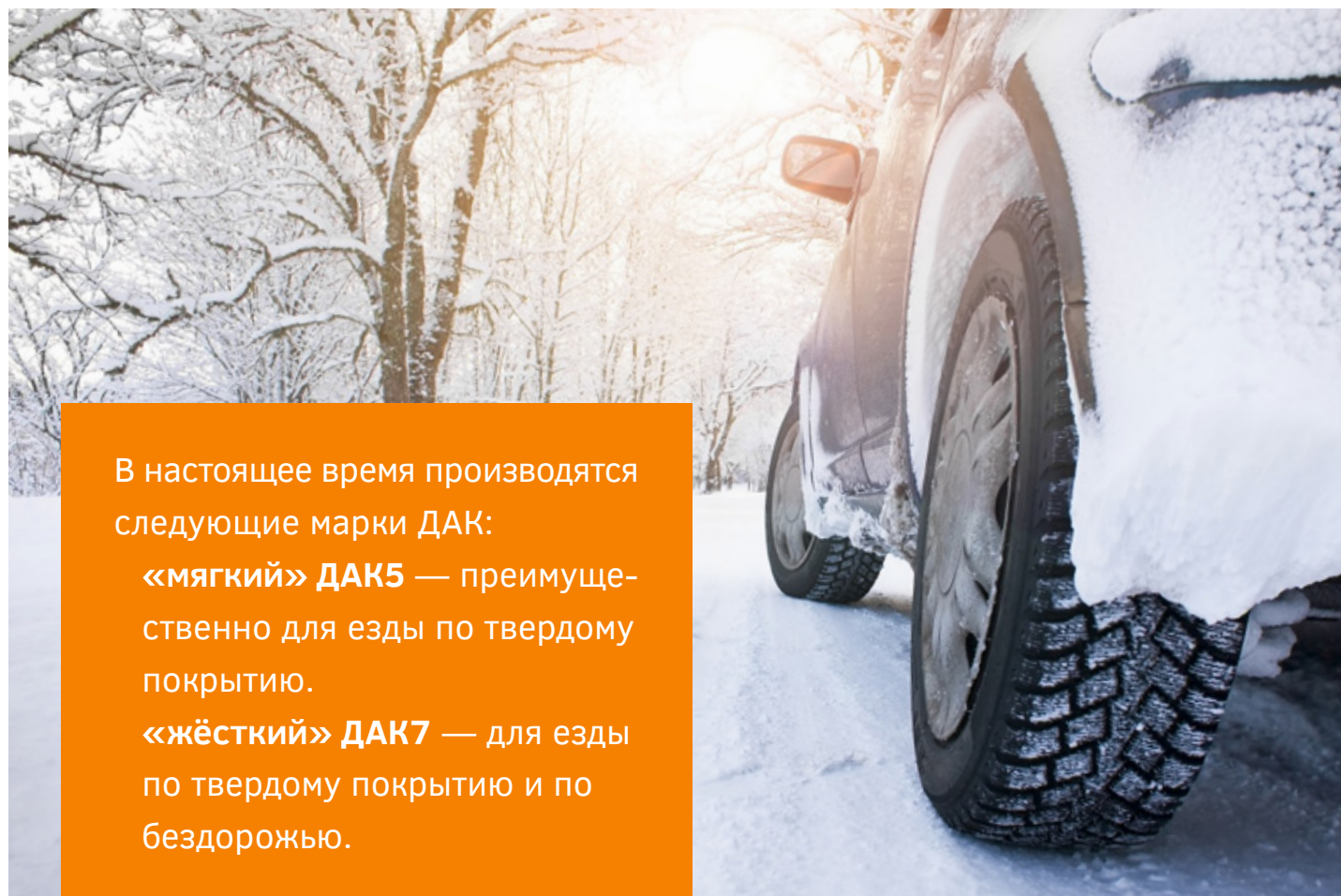
*90% — цифра условная, она означает, что при полном вывешивании одного из ведущих колес ДАК не заблокируется. Для его блокировки в данной ситуации необходимо вытянуть ручник на 2-3 щелчка или слегка нажать педаль тормоза.



ДАК в разрезе

ДЛЯ КАКИХ АВТО ПОДХОДИТ ДАК

ДАК выпускается для различных автомобилей отечественного и зарубежного производства:



В настоящее время производятся следующие марки ДАК:

«мягкий» **ДАК5** — преимущественно для езды по твердому покрытию.

«жёсткий» **ДАК7** — для езды по твердому покрытию и по бездорожью.

КАК УСТАНАВЛИВАЕТСЯ ДАК

Установка ДАК не требует изменения конструкции транспортного средства. ДАК устанавливается в мост автомобиля вместо штатного дифференциала. Он может устанавливаться как в передний, так и в задний мост. Для автомобилей, имеющих дифференциал в раздаточной коробке, выпускается межосевой ДАК.

Установку ДАК можно осуществить:

- Обратившись в автосервис, обслуживающий Ваш автомобиль.
- Установить самостоятельно, сверяясь с описанием операции в «Руководстве по эксплуатации и ремонту» Вашего автомобиля.
- Для некоторых моделей автомобилей можно заказать редуктор моста в сборе с ДАК.

К каждому дифференциалу прилагается инструкция, где описан процесс установки и использования.

В ПРОЦЕССЕ ЭКСПЛУАТАЦИИ ДАК ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ РЕГУЛИРОВКА НЕ НУЖНА. А ОТ ВОДИТЕЛЯ НЕ ТРЕБУЕТСЯ СПЕЦПОДГОТОВКА.

ПРЕИМУЩЕСТВА АВТОМОБИЛЯ С ДАК



УВЕЛИЧЕНИЕ ПРОХОДИМОСТИ ПО БЕЗДОРОЖЬЮ

Благодаря 100% блокировке колес, ДАК позволяет автомобилю продолжать движение по грязи, снегу и самым сложным участкам бездорожья, **даже если одно из колес не имеет сцепления с поверхностью.**



ПОВЫШЕНИЕ КУРСОВОЙ УСТОЙЧИВОСТИ

ДАК позволяет значительно уменьшить шанс на занос автомобиля и увеличить его курсовую устойчивость. А заднеприводный автомобиль сможет разгоняться по прямой, без лишних «виляний хвостом».



ПОВЫШЕНИЕ УПРАВЛЯЕМОСТИ МАШИНЫ

ДАК позволяет облегчить управление автомобилем во время дождя, грязи, гололеда и иных неблагоприятных для езды дорожных условиях. Вы сможете спокойно проехать там, где другие водители испытывают трудности.



ТОРМОЖЕНИЕ

ДАК увеличивает эффективность торможения двигателем. При торможении траектория заднеприводного автомобиля стабилизируется. Это особенно актуально при езде в сложных климатических условиях.

РЕСУРС ДАК

Ресурс ДАК в значительной степени зависит от условий эксплуатации и манеры вождения.

Средний ресурс — 60-80 тыс. км.
Это меньше, чем у штатного дифференциала и на это есть объективные причины.

Классический дифференциал «сбрасывает» излишки мощности двигателя через «слабое» колесо (то колесо, которое имеет худшие сцепные свойства в данный момент времени).

Любая блокировка передает мощность через «сильное» колесо с разной степенью эффективности. Чем более эффективна блокировка, тем больше она передает мощность, соответственно больше нагружается сама блокировка и трансмиссия автомобиля.

Способность свободного дифференциала передавать мощность через «слабое» колесо является своеобразным механизмом защиты. В то время как 100% блокировки такого механизма защиты не имеют.



КАК ВЫБРАТЬ ДАК

ВЫБОР ПРОИЗВОДИТСЯ С УЧЕТОМ ТРЕХ ФАКТОРОВ:
НАПРАВЛЕНИЕ БЛОКИРОВКИ ДАК;
МАРКИ ДАК;
СХЕМА ТРАНСМИССИИ АВТОМОБИЛЯ.



Выбор направления блокировки

Необходимо придерживаться основного правила. Постоянно работающие мосты оснащаются ДАК с направлением 90/100 (90 — направление вперёд, 100 — назад). В подключаемом мосте можно применять оба направления 100/90 или 90/100.

Выбор марки ДАК

«Мягкий» ДАК5 выбирается для постоянно включенных мостов, которые работают как на асфальте, так и на бездорожье. **«Жёсткий» ДАК7** предпочтительнее для моста, который подключается или на бездорожье, или на скользкой поверхности. ДАК7 выбирается для автомобилей, эксплуатирующихся преимущественно на бездорожье.

Схема трансмиссии автомобиля

Существует две основные схемы полноприводного автомобиля:

- Жесткое подключение (без межосевого дифференциала) второго ведущего моста (Парт-тайм).

Такую схему имеют все УАЗы.

- Схема с постоянно включенными мостами с межосевым дифференциалом (Фулл-тайм).

Такую схему имеют Нивы.

СХЕМА ПАРТ-ТАЙМ С ДВУМЯ ДАК

Существует универсальная схема, отвечающая большинству задач, и при этом имеет большой ресурс:

- **Задний мост.** «Мягкий» ДАК5 по схеме 90/100.
- **Передний мост.** «Жёсткий» ДАК7 по схеме 100/90.

Задний мост с ДАК5 обеспечивает курсовую устойчивость на скользких дорогах.

Передний мост, который подключается на бездорожье, придаст автомобилю максимальный арсенал для преодоления препятствий.

НАПРИМЕР, ДИАГОНАЛЬНОЕ ВЫВЕШИВАНИЕ ПРЕОДОЛЕВАЕТСЯ ПЕРЕДНИМ И ЗАДНИМ ХОДОМ, ОБЕСПЕЧИВАЯ ЛЕГКИЙ ВЫЕЗД ИЗ КОЛЕИ.



Возможна установка в передний мост ДАК7 с направлением 90/100. Эта схема используется в скоростных дисциплинах, где важна управляемость автомобиля на высоких скоростях с подключенным передним мостом.

СХЕМА ПАРТ-ТАЙМ С ОДНИМ ДАК

Если стоит задача установки ДАК в один мост, важно учитывать особенности эксплуатации автомобиля.

Если автомобиль используется на зимниках, предпочтение отдаем в пользу установки ДАК в задний мост с направлением 90/100.

Если автомобиль предназначен только для бездорожья, следует устанавливать ДАК 100/90 в управляемый, более нагруженный передний мост. Это особенно важно для УАЗов с вагонной компоновкой.



ДЛЯ «БОЕВЫХ» МАШИН ВЫБИРАЕТСЯ БОЛЕЕ «ЖЁСТКИЙ» ДАК7. А ДЛЯ ГОРОДСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ ВЫБИРАЕТСЯ БОЛЕЕ «МЯГКИЙ» ДАК5.

СХЕМА ФУЛЛ-ТАЙМ С МЕЖОСЕВЫМ ДАК

Для трансмиссий фулл-тайм в арсенале ООО «ДАК» имеется ещё одна марка дифференциала — межосевой ДАК.

Оптимальным вариантом для универсального автомобиля является установка ДАК5 с направлением 90/100 в задний мост и межосевой ДАК МО в раздаточную коробку.

Эта схема придаст курсовую устойчивость короткобазного автомобиля и высокую проходимость на бездорожье, без изменения управляемости.

Для универсального автомобиля, который используется в городе и в выездах выходного дня, достаточно установить ДАК5 с направлением 90/100 в задний мост.

Такая схема обеспечит повышение проходимости, повысит курсовую устойчивость автомобиля на скользкой дороге.

Для автомобиля, который используется в трофи-рейдах и других дисциплинах, в передний мост устанавливается ДАК7 с направлением 90/100, в задний мост ДАК5 90/100.

Эта схема обеспечит максимальные возможности автомобиля на бездорожье, но при этом изменится управляемость.



СХЕМА ФУЛЛ-ТАЙМ С ОДНИМ ДАК

Для универсального автомобиля, который используется в городе и в выездах выходного дня, достаточно установить ДАК5 с направлением в задний мост. Такая схема обеспечит повышение проходимости, значительно повысит курсовую устойчивость машины на скользкой дороге.

Для сугубо городского автомобиля выбираем один межосевой ДАК. Автомобиль приобретет устойчивость на зимней дороге, повысится проходимость. Главное, ресурс межосевого ДАК не меньше ресурса штатного дифференциала.



Все вышеизложенные рекомендации справедливы и для иномарок. Для автомобилей импортного производства выпускаются два типа дифференциалов: ДАК5 и ДАК7.

РЕЖИМЫ РАБОТЫ ДАК

ДАК ИМЕЕТ 3 РЕЖИМА:

ДАК разблокирован

ДАК разблокирован когда тяга двигателя отключена:

- режим «средей тяги»;
- МКПП в положении «нейтраль»;
- выжато сцепление;
- подключаемый мост отключен;
- рычагом раздаточной коробки.

ДАК заблокирован

В этом режиме ДАК ведет себя как принудительная блокировка. Передает 100% мощности двигателя на «сильное» колесо, ведущие колеса вращаются с одной скоростью.

Переходный режим

Это промежуточное состояние ДАКа. В этом режиме коэффициент блокировки ДАК может меняться от нуля до полной блокировки. Ведущие колеса вращаются с разной скоростью, на «сильное» колесо передается часть мощности двигателя.





ВОЖДЕНИЕ С ДАК

Движение по прямой

При движении по прямой, водитель может использовать всю мощность двигателя. Автомобиль будет иметь стабильную траекторию движения и отличную динамику разгона, особенно на скользком покрытии.

Повороты

Повороты проходятся на «средней тяге», без разгона и торможения двигателем. ДАК должен находиться в режиме «разблокирован». Если появляется необходимость поворачивать с увеличением тяги двигателя, например, поворот с

подъемом в гору, необходимо многократно делить траекторию на части: прямой отрезок и поворот. На прямом отрезке разгон, при сбросе «газа» поворот.

Резкий поворот с разгоном или трогание с места с выкрученным рулевым колесом в стесненных условиях

В этих случаях необходимо трогаться с рулевым колесом в положении прямо, после начала движения по прямой совершать поворот.

Полное вывешивание ведущего колеса.

Если ведущее колесо полностью вывешено или находится на очень скользкой поверхности, в направлении 100/90 ДАК заблокируется автоматически.

В направлении 90/100 ДАК самостоятельно не заблокируется. Для блокировки ДАКа необходимо слегка догрузить «слабое» колесо с помощью «ручника» или педали тормоза.

ЧЕМ ДАК ОТЛИЧАЕТСЯ ОТ ДРУГИХ БЛОКИРОВОК?

Рассмотрим виды блокировок.

Принудительная блокировка. Она включается вручную только на бездорожье и используется при прямолинейном движении автомобиля. Имеет ряд недостатков: ограничение по скорости, ограничение по использованию на асфальте и на скользкой дороге.

Дифференциалы повышенного трения. Работают автоматически. Они хороши на влажной дороге и в неглубокой луже, но бессильны в серьезных ситуациях, поскольку не обеспечивают 100% блокировку.

Кулачковые муфты (муфты Порше – БТР, Lokka). При своей простоте они работают не всегда корректно. Их применение ограничено на скорости и на зимней дороге.

Электронные системы. Они притормаживают «слабое» колесо для того, чтобы автомобиль двигался вперед. Из-за этого на бездорожье тормозная система перегревается. У электронных систем ограниченные возможности для преодоления препятствий.

ДАК ЖЕ СПРАВИТСЯ С ЛЮБЫМИ ПРЕГРАДАМИ И ПОВЫСИТ УСТОЙЧИВОСТЬ АВТОМОБИЛЯ НА СКОЛЬЗКОЙ ТРАССЕ.

Наша продукция находится в ценовом сегменте **middle+**. ДАК пользуется популярностью как у профессиональных спортсменов, так и у обычных пользователей, которые стремятся использовать мощность двигателя с максимальной эффективностью.



Присоединяйтесь к обсуждению:

B www.vk.com/dak4x4

КОНТАКТЫ

Если у Вас остались какие-то вопросы, мы с радостью на них ответим. Для этого свяжитесь с нами удобным для Вас способом:

8 (351) 265 75 01
ADM@DAK4X4.COM

Ещё много полезного на нашем сайте:

 dak4x4.com