

КОТ В МЕШКЕ ИЗ Д

ПРОШЛИ ВРЕМЕНА, КОГДА АВТОМОБИЛЬНАЯ ЭЛЕКТРИЧЕСКАЯ ЛЕБЕДКА БЫЛА АКСЕССУАРОМ ИЗ РАЗРЯДА ЭКЗОТИКИ. НЫНЧЕ ВСЕ, КТО СЕРЬЕЗНО СЪЕЗЖАЕТ С АСФАЛЬТА, ОСНАЩАЮТ СВОЙ АВТОМОБИЛЬ ЭТИМ ПОЛЕЗНЫМ УСТРОЙСТВОМ. ПРЕДЛОЖЕНИЙ НА РЫНКЕ ХВАТАЕТ, А ПОТОМУ ВОЗНИКАЕТ ИЗВЕЧНЫЙ ВОПРОС: «СТОИТ ЛИ ПЕРЕПЛАЧИВАТЬ ЗА РАСКРУЧЕННЫЙ БРЕНД ИЛИ МОЖНО ПРЕКРАСНО ПОЛЬЗОВАТЬСЯ МЕХАНИЗМОМ МЕНЕЕ ИЗВЕСТНОЙ МАРКИ?». ПРОВЕДЕМ СОБСТВЕННОЕ РАССЛЕДОВАНИЕ.

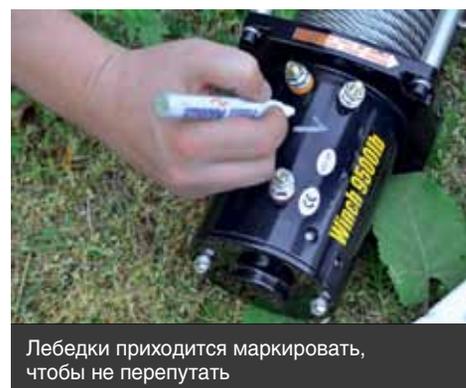
ТЕКСТ И ФОТО: **АНДРЕЙ ФАРОБИН**



Купить автомобильную лебедку нынче можно, не выходя из дому. Достаточно зайти на любой оффроудный сайт и порыться в «барахолке» или полазить по «форуму». Наверняка вы обнаружите предложения о продаже совершенно новых лебедок по заманчивым ценам. Об их происхождении не следует строить иллюзий, тем более что этого никто и не скрывает: все механизмы, кто бы сомневался, родом из



Вот так работают некоторые транспортные компании...



Лебедки приходится маркировать, чтобы не перепутать

ЕРЕВНИ ДЕДУШКИ



Как
говорится:
найтите
отличия!



Вначале механизм надо
надежно закрепить
и корректно подключить

Китай. Впрочем, справедливости ради заметим, что и брендовая продукция в подавляющем большинстве случаев оттуда же. Но, как известно, «китай» бывает разный. Что, естественно, находит отражение в цене продукта. Так, может, не стоит приобретать что-то дорогое, ради того, чтобы просто обезопасить себя на бездорожье? Понятно, что спортсмены-трофилисты, все, кто занимается оффроудом, так сказать, профессионально, – всем им нужен по-настоящему надежный механизм на бампере. А раз-другой в год подтянуться можно и на чем-то попроще и подешевле? Вот и проверим.

НАЙДИТЕ РАЗНИЦУ!

На одном известном сайте мы заказали сразу несколько лебедок у разных продавцов. Процедура такова: списываемся с продавцом и переводим деньги... на деревню дедушке. Адресат платежа может быть какой угодно, самый несуразный, и сердце немного ёкает: сумма вроде и небольшая, но все же нет никакой гарантии,

что тебя не обманут. Но надеемся на лучшее. Пронесло: через несколько дней приходит сообщение по «электронке», что товар отправлен на адрес покупателя транспортной компанией. Это, кстати, в наше время очень распространенный способ покупки чего-либо. Конечно, многое зависит от добросовестности перевозчика. Мы, например, одни коробки получили в сносном виде, а другие – совершенно искореженные. Мало приятного получить за свои кровные товар в таком виде. С трепетом открываем коробки: что за кот там в мешке? И тут наступает первый шок! Не оттого, что чего-то не достает, а потому что лебедки все одинаковые! При том, что на страницах продавцов фотографии были разные! Лишь одна лебедка выделяется... но только цветом. Название? Оно тоже одно для всех – Electric Winch. Такое ощущение, что все «Инструкции по эксплуатации» (естественно, на английском) напечатаны в одной типографии, откуда разошлись по разным производителям лебедок. Или не разным? То тайна великая есть,

неподвластная нам. Внешне все лебедки одинаковы, разве что наклейками чуть отличаются. Те же блоки соленоидов, пульта ДУ, крюки, роликовые губки.

БЕЗ ПЫЛИ И ГРЯЗИ

Для проверки лебедок мы воспользовались известным стендом, на котором уже не раз тестировали эти аксессуары на соответствие заявленным техническим параметрам. Подробное описание стенда можно найти в наших прежних публикациях по теме, сейчас же будем кратки: лебедка жестко закрепляется на мощной раме, трос разматывается и фиксируется на подвижном технологическом барабане, который может тормозиться при помощи дисковых тормозов. Соответственно, возникает сила сопротивления (тяги), которую можно определить при помощи динамометра, связанного с барабаном на салазках. Питание – от пары мощных АКБ, за зарядкой которых мы следили и вовремя меняли батареи на свежие.

Как известно, наибольшую тягу лебедка способна развить на первом слое, когда трос наматывается на пустой барабан, – это элементарная физика. Чем больше троса на барабане, тем лебедке тяжелее, однако на практике далеко не всегда приходится разматывать трос полностью. При стендовых испытаниях такое вполне возможно и позволяет оценить соответствие максимальной тяги, фигурирующей в названии лебедки, заявленной. Тяга в 9500 фунтов (или 4310 кг) наиболее востребована. Следом идут более мощные механизмы, развивающие 12 000 фунтов (5440 кг), и среди наших испытуемых есть один такой.

КАК КИТАЙЦЫ НАС ОБМАНУЛИ

Образец № 1 (а как их еще различать, если не по номерам!) радует приятным на вид качеством исполнения. Впрочем, повод для



Образец № 2 греется так, что наклейка сворачивается

расстройства имеется: не находится одна закладная гайка в комплекте, необходимая для фиксации лебедки, и что хуже – рукоятка разблокировки барабана. Претензии продавцу предъявлять бесполезно: гарантия существует только до транспортной компании. То ли гайку и рукоятку не доложили китайцы, то ли они пропали при долгой перевозке. В принципе, потеряться может все, что угодно. Замену гайке найти можно, а вот без рукоятки пользоваться механизмом затруднительно. Мы воспользовались рукояткой от другой лебедки, но как быть тому, кто получит такой некомплект?

Соединив провода с АКБ, с некоторым трепетом жмем на кнопку на пульте ДУ. Работает! Если вдруг случится обратное, то опять-таки качать права бесполезно! У продавца на все один ответ: «Я включал, все работало». А ведь кот в мешке, кажется, бодрый! Упирается изо всех сил, но тянет. Правда, греется безбожно. И трос немного ершится уже под четырьмя тоннами. На практике с такой силой тянут редко, куда более приближенными к реальности являются нагрузки поменьше, но не постоянные. Мы смоделировали такое винчевание после того как убедились, что лебедка в целом справляется со своими обязанностями. Технологический барабан от отпускали, то притормаживали, тем самым прибавляя и убавляя нагрузку. В какой-то момент снова приблизились к максимуму тяги, и тут-то и выяснилось, что «кот» уже на издыхании. Те же 4 тонны, что были в начале испытаний, лебедка уже вытянуть не в состоянии. При-



Замер температуры электронным дистанционным термометром



Также мы следили за токами и зарядкой батарей...



Свежее питание подвезли!

чина этого в том, что перегрелся мотор, с его обмоток даже стекло немного изоляционного лака. Это, конечно, жесткое издевательство над механизмом, но ведь мы даже трос не смотали целиком под переменной нагрузкой! Получается, что в реальных условиях человек, купивший такую лебедку, сможет оценить ее пользу, но радость его будет очень недолгой.

И это еще не все применительно к образцу № 1. Разобрав после механизм и посчитав количество зубьев на шестернях редуктора, мы обнаружили удивительную вещь: редуктор оказался таким, что ставят на лебедки с тягой в 12 000 фунтов! То есть 4 тонны для нее были не показательны, ее надо было нагружать 5440

кг. Очевидно, что такая нагрузка ей была бы не по силам – она и с 4 тоннами справлялась с трудом. К тому же при большей нагрузке не выдержал бы трос. Возникает вопрос: а продавец изделия №1 был вообще в курсе того, какие комплектующие использованы при сборке товара, который он предлагает? Или для него это такая же загадка, как для нас? И как быть с запчастями, если вообще неизвестно, что внутри «черного ящика»?! Кстати, никто не берет в ремонт лебедки Electric Winch, пока не разберет ее и не увидит ее содержимое. Комплектующие могут быть самыми разными, потому нередко покупатели приобретают сразу две лебедки (об этом можно прочитать на форумах), чтобы



Нажатие на рукоятку приводит к торможению технологического барабана – росту нагрузки на лебедке



...контролировали текущую силу тяги

иметь запас деталей. Вот так нас обманул № 1: сначала порадовал, а потом огорчил.

СМЕРТЬ БЕЗ БОЯ

Образец № 2 обладал уже редуктором правильным – под 4310 кг максимальной тяги. Однако он ее не выдал! 3300 кг и все! Более того, под такой нагрузкой жить механизму считанные минуты. Желая все же выяснить, на что он способен, снизили нагрузку до смешных 1000 кг, но и тут при переходе троса на третий слой намотки лебедка остановилась. А должна выдавать 3026 кг. Над мотором закурился слабый дымок.

АКСЕССУАРЫ ТЕСТ КИТАЙСКИХ ЛЕБЕДОК

Вскоре красивая наклейка на нем пошла пузырями и свернулась в трубочку: прощай, очередной Electric Winch? Нет, мы не позволим просто так умереть: даем всего полтонны и активно охлаждает мотор водой. Тянет бедолага – квадрик вытащить, наверное, получится, но как быть с автомобилем? Вопрос без ответа.

Номер 3 – совершеннейший клон № 1. Но редуктор оказался традиционным, каким и положено под 9500 фунтов. Но и четыре тонны механизм не вытянул. Немного помучили его при в два раза меньшей нагрузке, но, видя, с каким трудом и она дается ему, помотали трос при 500-700 кг. Однако через три минуты такой халявы мотор задымил, да так, что впору было вызывать пожарную команду. Мы его без всякого злого умысла приговорили: даже полностью сняв нагрузку, констатировали неприятный факт – лебедка отказалась работать.

Мощное оружие мы оставили напоследок, но оно оказалось откровенно китайским, в том смысле, какой вкладывает в данное определение большинство наших сограждан. Серая (в смысле



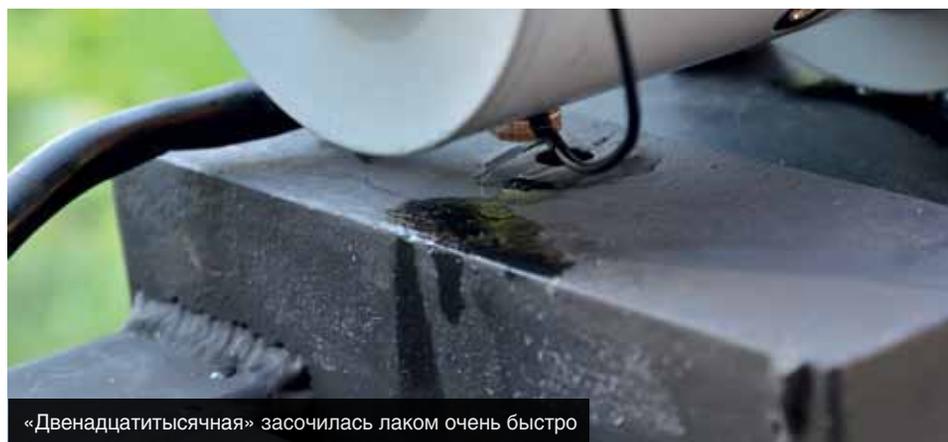
Вода на корпусе мотора кипит после нескольких минут работы лебедки под значительной нагрузкой



А образец № 3 вообще дымил что паровоз



Качество тросов тоже оставляет желать лучшего



«Двенадцатитысячная» засочилась лаком очень быстро

цвета корпуса) лебедка была заявлена как «двенадцатитысячная», то есть 5440 кг извольте выдать на первом слое. Увы, уже на четырех тоннах происходит остановка барабана. Сильный недобор по максимально развиваемой тяге. Из-за сильного нагрева мотора и на двух тоннах не наблюдается бодрости в работе механизма. Через 7 минут почему-то пошел дым от редуктора. Мотор, конечно, тоже в этом плане не отставал.

Хорошо, что в нашем распоряжении только четыре китайских «кошки» – мы устали наблюдать за тем, как они дохнут одна за другой. Конечно, разок-другой машину может и получится вытянуть, но рассчитывать на долгую успешную эксплуатацию подобных механизмов, по меньшей мере, наивно. Об этом свидетельствуют не только результаты наших испытаний, но и осмотр содержимого лебедок после них. Так, № 1, который мы из-за подвоха с редуктором даже не проверили на максимальных нагрузках, явил нам сильно поведенные зубья шестерен планетарных рядов редуктора. И это, в общем-то, после получаса работы.

БУДЬТЕ БДИТЕЛЬНЫ!

Как же быть? Не выбрасывать деньги на ветер – не покупать лебедки неизвестных, не зарекомендовавших себя марок! И даже не столько денег жалко (хотя и это, конечно, тоже), сколько ужасно обидно будет оказаться где-нибудь в болоте с лебедкой, нарядной, но которая не в силах вытянуть автомобиль. Из простенькой лужи, в которой застрял исключительно по глупости, они, наверное, помогут выбраться, но рассчитывать на что-то большее не следует. Жестоким вердикт? Пусть так, но мы в нем уверены на основании проведенных испытаний. **4x4**



Это и последующие фото наглядно демонстрируют качество металла шестерен и уровень его термообработки