



前言

铰接架结构件对比放在前列，通过该结构件可以侧面了解到厂家的焊接水平及加工能力，整个生产工艺以及对质量的重视度。

然后就是一些基本配置对比，如果您有耐心读完全篇，您就会了解到您买的正版牵引车还是干脆就是一个改头换面的 50 装载机.....

洛阳山岛 SD380 牵引车

同行 50 装载机改装车

铰接架

铰接架



加工型铰接结构。
遵循完整而严格的生产工艺生产，精确组装，设备性能有保障.....

铰接结构生产工艺：

1. 下料，毛刺修葺；
2. 组焊件的焊接前的粗加工；
3. 加工后的散件通过特定工装组焊；
4. 焊接；
5. 验收后，做应力消除处理；
6. 精加工；
7. 检验入库。

这样检验入库的铰接架，标准化生产，具备通用性，且经久耐用.....

配焊式铰接结构。

铰接部件要求焊接后加工，对生产厂家的生产工艺、焊接水平以及深加工能力都是一个极好的考证。

配焊式生产说明厂家毫无生产能力，仿制能力差，而且是极其不负责任的。

由于没有进行预加工，或是没有焊接工装，或是焊接质量难控制，进而影响到深加工无法进行.....

上图采用配焊粗放式组装，因焊接变形，底套和内套的间隙以及上下配合位置都很大，很大，很大.....

新装的就像是用了几十年.....

<p style="text-align: center;">驾驶室</p>	<p style="text-align: center;">驾驶室</p>
 <p style="text-align: right; color: red;">压路机一路有我 400-167-1615</p>	
<p>SD380 专用驾驶室。 装载机驾驶自身也没问题，但冲击式压路机不同，其颠簸的施工条件，决定了一般替代性装载机用驾驶室承载力不够，使用寿命短，配备高强度冲碾专用缓冲垫，牢固好用舒适.....</p>	<p>借用装载机驾驶室。 借用的驾驶室轻薄不耐用，室内狭小，造成室内仪表盘、座椅等配置必须简化，舒适度也大打折扣..... 从安装间隙看，缓冲距离大，说明驾驶室缓冲底座缓冲垫质量一般.....</p>
<p style="text-align: center;">油箱</p>	<p style="text-align: center;">油箱</p>
 <p style="text-align: right; color: red;">压路机一路有我 400-167-1615</p>	
<p>SD380 牵引车专用设计。 经过冲击压路机几代产品更新验证，最终定型，经得起时间考验，不仅仅是大.....</p>	<p>借用装载机油箱。 装载机油箱用料轻薄，并不适应冲击压路机长期颠簸施工作业工作环境.....</p>

机罩壳	机罩壳
	
<p>冲碾 SD380 专用机罩。</p> <p>加大型（气弹簧）助力支撑杆，轻松举起加厚型冲击压路机专用罩壳（抗颠簸，使用寿命长），上翻盖的人性化设计，常规检查、检修空间大，极其方便.....</p>	<p>借用装载机机罩。</p> <p>借用装载机机罩，侧翻盖设计，常规检查就不方便，因检修及保养需拆卸整个机罩，罩壳设计上分量就偏轻，不适合冲击碾压颠簸的施工环境.....</p>
挡泥板	挡泥板
	
<p>专业设计制作。</p> <p>用料足，结构强度大，可作为维修踏板使用，承载 2 人重量.....</p>	<p>借用装载机挡泥板。</p> <p>借用的挡泥板轻薄且结构太小，内外通透，无作用，纯粹装饰性摆设.....</p>
驱动桥	驱动桥
	
<p>冲击压路机专用驱动桥。</p> <p>驱动桥行业名企专配设计，定制部件，配合军工品质变速箱定制大轮边减速桥，性能稳定。</p> <p>桥壳内置机械润滑，抗冲击，且使用寿命长.....</p>	<p>借用装载机驱动桥。</p> <p>50 装载机驱动桥，其承载力也不足与 266kw 发动机功率匹配。</p> <p>同时，与冲击压路机专用变速箱速比匹配性能差.....</p>

油冷器	油冷器
	
<p>专用油冷器（高配有新型设计）。</p> <p>（日本小松技术）专用油冷器，设计合理，内置铜板散热面积大，效果好.....</p> <p>请注意！</p> <p>油冷器我们有了更新型设计，效果巨好，由于专利正在申请中，暂不提供照片！</p>	<p>借用液压泵站简易冷却器。</p> <p>600 元成本，虽节约了近 8000 元，其故障率高，且不锈钢或铁管冷却性能明显不足.....优化部件成本，其前提是不牺牲部件基本性能，随意的替换，不考虑实用性，不能称之为优化设计。</p>
双气包	单气包
	
<p>双气包配置。</p> <p>双气包是我公司与中铁二十局冲击压路机出厂标配，冲击压路机为全驱设计，刹车系统要有保证，多年的生产经验证明，双气包可以确保安全施工.....</p>	<p>缺失单气包配置。</p> <p>冲击压路机生产缺乏经验的又一体现，降低了安全防护性能.....</p> <p>安全防护，双气包必不可少，与气包的容量无关，开这样的车，真的要注意了.....</p>
前踏板	前踏板
	
<p>前踏板。</p> <p>人性化设计，是专业生产水平的侧面体现，成本不高.....</p>	<p>无前踏板。</p> <p>缺前踏板，借用的装载机侧翻盖，检修时需去掉，无前踏板，很不方便.....</p>

牵引装置



牵引装置



牵引装置。

从外形就可看出差别。

Φ75mm 牵引整体座销，内置加油口，良好的润滑可延长部件使用寿命.....

加厚型牵引马口，整体厚度 100mm，与牵引座配合，镶嵌耐磨钢套，机械磨损后只需更换钢套即可，使用寿命长，且置换成本低.....

销轴与耐磨缸套均做热处理加工，销轴下端有锁紧螺帽.....

简易牵引装置。

牵引座与牵引马口间隙过大，容易造成销轴啃伤或磨损.....

Φ50mm 牵引座销，无加油口，非整体结构证明未做热处理，焊接盘在冲击下易脱落，或细轴断开，都会造成冲击轮与牵引车分离的重大事故.....

所以，该厂家牵引车与冲击轮的链接油管常态下式不链接的.....

<p>发动机底座</p>	<p>发动机底座</p>
	
<p>发动机底座。 焊接工艺要特别注意应力消除，避免变形严重影响到装配精度..... 完善焊接工艺，配合工装使用，加上严格的检验制度，是品质形成的前提..... 发动机减震底座的橡胶减震块并不单单是像外观上那样的厚了点，有具体要求，规范的设计要求是产品设计的基础.....</p>	<p>发动机底座。 明显的焊接撕裂，说明焊接工艺存在问题，质检也没发现..... 相对于这个，发动机座架防锈及油漆未做，是可以原谅的..... 发动机 266kw 明显要大于装载机发动机 164kw，发动机减震胶块不适合还用装载机配置了，建议厂家更换.....</p>
<p>水箱底座</p>	<p>水箱底座</p>
	
<p>水箱底座胶垫。 一个橡胶垫，不值几个钱.....</p>	<p>没有橡胶垫..... 又是新型设计？不知道好用不.....</p>
<p>产品铭牌</p>	<p>产品铭牌</p>
	
<p>生产厂家铭牌。 产品规格里的 SD 意思是“山岛”..... 同时可提供：生产厂家提供的产品出厂合格证，真实有效.....</p>	<p>销售商铭牌——生产厂家无体现。 产品规格里的 SD 意思是“山岛”..... 无生产厂家提供的合格证，伪造合格证用于施工记录备案是无效的.....</p>

<p>专用变速箱</p>	<p>变速箱</p>
	
<p>青齿冲碾专用变速箱 青齿冲碾专用变速箱，前后经过几次设计改进，技术成熟，性能稳定..... 青齿前身“青海齿轮厂”，与我公司前身“洛阳机床厂”，均为军工企业，历史名企严谨的工作作风是质量的保证.....</p>	<p>机罩限制，拍不到整体图，铭牌无，配置不详..... 希望厂家不要摘取铭牌，方便用户了解部件配置，以及后期维修购买配件..... 据了解，该公司也有在青齿进货，但进货数量少，不排除挂羊头卖狗肉.....</p>
<p>操纵档位</p>	<p>操纵档位</p>
	
<p>前进档、倒车档，一杆操作心到手到，完全为冲击式压路机施工设计。手油门、脚油门互为联动是本公司创新结构，无论是工作或是转场车都能随心所动.....</p>	
<p>减震座椅</p>	<p>减震座椅</p>
	
<p>人性化减震座椅。 牵引车不具备前后轴悬架系统，驾驶室座椅特定悬架座椅可大幅度缓解颠簸.....</p>	<p>借用装载机座椅。 借用驾驶室造成的局狭，决定了座椅只能采用装载机老式配置.....</p>