

Юрий Васильевич Гейко

Как за рулем и выжить, и удовольствие получить



На добрую память от самого лучшего испытателя (среди писателей) и самого лучшего писателя (среди испытателей).

Юрий Гейко

Что такое машина

Есть ли она у вас или ее еще нет – готовьтесь к тому, что она, машина, – живое существо, которое вы берете в семью. Она изменит все в вашей жизни – темп, бюджет, вашу зарплату, она переменит ваших любовниц или любовников, она в какой-то степени подомнет под себя вас, изменит ваши привычки, она заставит вас пахать на капиталистической ниве гораздо эффективнее, чем делали вы это до сих пор и резко при этом повысит ваш КПД.

Машина – это совершенно другой мир, в который пускают только посвященных, это та единственная дверь, которая может захлопнуться только за вами единственным. Если вам очень плохо и требуется уединение, она даст вам его в любое время суток и в любое время года – сухой, теплый и комфортабельный кусочек пространства ждет вас под окном. Поворот ключа – и вы наедине с самим собой, со своими проблемами и даже иногда с вечностью. Машина, как собака, никогда вам не изменит, не предаст, не расскажет вашим друзьям, врагам, вашей жене о другой вашей тайной жизни, которую знает только она, машина, ваша машина лучше самого близкого друга знает ваши привычки, она ждет вас на стоянке долгими ночами, она радуется вашему появлению утром, но молчит, потому что железная.

Ваша машина становится частью вашей жизни, хотите вы этого или не хотите, она самым своим существованием закладывается в ваши генные клетки, она становится частью вас самого, вашим «Я», и если уж говорить совсем откровенно, то ваша машина – это вы.

И что из этого следует? Из этого следует то, что о машине надо знать как можно больше, потому что от этого зависит слишком многое в вашей жизни.

Какую марку машины выбрать?

Надо же такому случиться – у вас появились деньги, и вы решили купить себе машину. Какую же именно – «Жигули», «Москвич», «Волгу», «Оку», «Таврию» или иномарку?..

Совершенно согласен, что, поездив на «Мерседесе», на «Жигули» больше не сядешь. Но это относится к тем, у кого много денег. Мы же с вами спокойно пересядем с «Мерседеса» на «Жигули», потому что ездить на них – гораздо дешевле.

Мой друг и коллега, знаток элитной жизни, изо всех сил поливал «Лады», приобретая десятилетней давности «Мерседес». Продолжал поливать он их и тогда, когда этот «Мерседес» на последнем издыхании продал и купил другой – восьмилетней давности. Сейчас он ходит пешком, потому что к «Жигулям» уже получил иммунитет, восьмилетний «Мерседес»

пришлось сдать на запчасти, а на шестилетний «Мерседес» у него нет маней.

А я на «Москвиче» четырехлетней давности как ездил, так и езжу и даже с успехом подвожу своего друга до метро.

Поговорим об иномарках на российских дорогах и начнем с того, что они, конечно, сплошной восторг и удовольствие при тех же, казалось бы, ценах. Разница только в том, что за шесть тысяч долларов вы можете взять либо новую «пятерку», либо шести-, семилетний «БМВ», «Вольво», либо восьми-, девятилетний «Мерседес».

Новая «пятерка» прослужит вам два года с непредвиденными затратами не более 100 – 150 долларов в год. Шести-, восьмилетние же «БМВ», «Вольво», «Мерседес» потребуют как минимум 400 – 500 долларов. И это при условии только экстренных неисправностей, без учета автосервиса. Но далеко не все на иномарках может делать «дядя Вася» – есть такие вещи, что без фирменного сервиса не обойтись, – инжекторные машины, автоматическая КПП или машины, начиненные электроникой. В этом случае ежегодная стоимость содержания такой не новой машины достигает 1500 – 2000 долларов.

А знаете ли вы, что ни одна западная автомобильная компания не делает серьезных попыток проникновения на огромный российский рынок? И все то, что сегодня у нас продается, это не автофирмы – это посредники, коммерсанты, рвачи: сорвать прибыль, а дальше хоть трава не расти. Фирмы же не идут к нам вовсе не потому, что для этого нужны огромные вложения в сервисную и дилерскую сети. А потому они не идут, что идти им в Россию не с чем.

Вы думаете, у нас не проводились испытания иномарок? Проводились, десятки моделей испытаны как самими фирмами, так и нами, – и на автополигоне в Дмитрове, и на Севере, и на булыжниках Юга, и в пустынях, и в российских колдобинах и грязеище. Как посмотрят фирмачи результаты, так и встанут у них волосы дыбом – не годятся их создания для России, где, как известно, нет дорог, а есть только направления.

Машина не роскошь, а средство загрязнения среды (народная мудрость)

Вы возразите: а как же «Фиат»-«Жигули»? Тридцать лет прошло, и мало кто помнит, сколько всего пришлось изменить в лучшем автомобиле мира 1966 года под СССР: усилены подвески, кузов, подвергся переделке двигатель, тормозная система, система отопления и много еще мелочей.

Я, например, совсем не понимаю тех, кто покупает в России новые, гарантийные инжекторные автомобили, ведь доля пригодного для них бензина – неэтилированного АИ-95 – в общем выпуске ничтожна, то есть на сотни и тысячи километров наших пространств его просто нет. В крайнем случае вы можете в такой автомобиль залить и 92-й бензин, только неэтилированный. Но разве можно верить работникам наших бензоколонок, которые будут уверять вас, что у них – именно неэтилированный? Я, например, заправляясь, в таком случае обязательно лью первый литр из пистолета не в бак, а в молочную бутылку – если бензин бесцветный, значит, можно. А сколько раз оказывалось наоборот! Им-то что, а вот ваша иномарка со впрыском лишится из-за употребления этилированного бензина гарантии, и вы понесете убытков на несколько сот долларов.

Вообще-то иномарочная эйфория пошла уже на убыль – то одна, то другая заморская красавица, купленная года два назад за четыре-пять тысяч долларов, встает у моих друзей намертво то из-за автоматической коробки, то из-за электроники, то просто инструмента нет, чтобы отвернуть какую-нибудь мудреную гайку. Ремонт невыгоден, деньги потеряны, остались лишь воспоминания об удовольствии бесшумно и быстро ехать и опускать стекла кнопкой. Ну что ж, за удовольствия, как известно, надо платить.

Тем, кто деньги считает, иномарка ни к чему – она, даже не старая, даже средних лет в российских условиях без конца будет сосать из вас доллары. Дав комфорт сиюминутный, она заберет у вас комфорт общий, жизненный: ездить в постоянном ожидании долларовой неисправности – что может быть хуже?

«Волгу» советую покупать сильным физически, терпеливым, небогатым и рукастым людям, едущим по городу не так уж много: тяжелый, неповоротливый, прожорливый, но долго гниющий автомобиль.

«Ока» – безделушка, второй автомобиль в зажиточной семье, подарок жене или любовнице которого хватает максимум на три года. «Таврию» не выношу – огромные щели между капотом и крыльями, кондовость дизайна, если за спиной я слышу истошный скрип тормозных колодок, то, не оборачиваясь, знаю, что это «Таврия». Этот автомобиль оставляет ощущение самодельного, да и ломается он чаще всех автомобилей отечественных. Правда, задок ее последней модификации – пятидверной – вовсе не плох, но как обгонишь и увидишь перед...

В итоге выбор приходится делить между «Жигулями» и «Москвичом». Предвижу скепсис многих. Тех, кто намучился с „Москвичом“ и переключился потом на Жигули, и тех, кто не мучился, но считает „Москвич“ непрестижной машиной. Да, вы правы, но прочитайте все-таки до конца эту главу...

Вопрос какая из машин лучше – «Жигули» или «Москвич», так же смешон, как и такой: какая жена лучше – блондинка или брюнетка?

СПУТНИЦУ ДОРОГ, КАК И СПУТНИЦУ ЖИЗНИ, НАДО ВЫБИРАТЬ СУГУБО ИНДИВИДУАЛЬНО, В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ТЕХ ТРЕБОВАНИЙ, КОТОРЫЕ ВЫ К НЕЙ ПРЕДЪЯВЛЯЕТЕ.

Если вы в технике ноль, то берите «Жигули», они меньше ломаются. Если вы хотите спать спокойно, не имея гаража, то берите «Москвич» – его во много раз меньше угоняют так как он «непристижен». «Москвич» к тому же попросторнее, проходимее, металлом потолще посадка в нем удобнее, что особенно важно для любителей дальних путешествий, да и дизайн его поэстетичнее. «Москвич» более ремонтоспособен, чем Жигули», – передние крылья на болтах, а не приварные, он легче и дешевле рихтуется и легче восстанавливается его кузов после аварии, чем жигулевский.

Кроме того «Москвич» работяга – 500 и более килограммов грузил я на него неоднократно чего только не перевозил: кирпичи, цемент, шестиметровую вагонку, диваны, кровати и холодильники и т. п. Разложенные сиденья в его просторном салоне позволяют уместиться самым объемным грузам и предметам и стать, кстати, удобной кроватью...

Что же касается поломок и неисправностей – да, на «Москвиче» их гораздо больше, потому что все-таки это машина отечественная, а не купленная на Западе. С неисправностями же его можно мириться только в том случае, если вы имеете к «Москвичу» хороший сервис. И вообще фактор обслуживания, ремонта в наших условиях – решающий. Совершенно другой получаешь от езды комфорт, совершенно другое внутреннее состояние если ты в любой момент можешь куда-то приехать и все, что угодно, устранить.

Если марка выбрана, то как выбирать саму машину

Если вы определили марку и приехали в автомагазин, то не спешите хапать желанный цвет – внимательно осмотрите кузов: нет ли на нем подкрасок. Тем, кто работал на автозаводах, известно, какое огромное количество машин бьется и царапается там в цехах и на заводском треке. Хуже, если машина ваша покрыта шпреваксом – восковым налетом, он скроет все.

Если кузов хорош, заведите мотор и дайте ему прогреться – он должен работать, как часики: тихо и спокойно. Посмотрите на километраж спидометра – там должно быть 20 -30 километров максимум. Чем меньше, тем лучше. Не испытывайте иллюзий, что за 5 – 10 километров те, кто ездили до вас, не успели ничего плохого сделать с двигателем, – запороть движок можно, вообще не проехав ни метра. Если на спидометре больше указанного – потребуйте объяснений продавцов. Проверьте пломбы троса спидометра – у самого прибора (на «Жигулях» это сложно) и в соединении с коробкой передач. Если вашу машину гнали «самоходом» из Тольятти или откуда-нибудь еще, то постарайтесь ее не брать – никакие режимы обкатки там, конечно, не соблюдались. Когда двигатель прогрелся и «подсос» убран, поднесите ладонь к выхлопной трубе и попросите кого-нибудь раз пять газануть от души – черное пятно сажи должно насторожить вас.

В магазин лучше всего взять с собой человека, который в машинах разбирается. Да, перед запуском двигателя проверьте уровень масла, тосола и тормозной жидкости. Если масло не прозрачное, а белесо-мутное, не берите эту машину – у нее либо пробита прокладка головки

блока цилиндров, либо разморожен двигатель: в масло попал тосол.

Если машина понравилась, но что-то в ней по мелочи не работает, не пугайтесь: все устраняется. Замечательно, если вам дадут в магазине немного проехать, выберите для этого выбоины, невысокие бордюры, ямки – прислушайтесь к подвеске. Тормозните несколько раз и не пугайтесь, если эффективность тормозов покажется вам хуже той, к которой вы привыкли, – они еще не приработались. Главное, чтобы педаль не становилась «колом» и не проваливалась, чтобы не было вибрации кузова при торможении.

Мой, например, опыт свидетельствует – если тормоза на машине попались плохие, то это навсегда, замени ты хоть всю тормозную систему, проще автомобиль сменить. Неплохо, если вам удастся минут пять – десять потарабанить двигателем своей машины на месте, а потом ее откатить и посмотреть, есть ли пятна масла или тосола на асфальте. Если есть хоть одна капелька – не берите, намучаетесь потом с сальниками и хомутами.

На машинах с электродвигателем обдува радиатора прогревайте двигатель до тех пор, пока обдув не включится и вы не убедитесь, что система охлаждения работает, иначе дорога из магазина домой станет для вас дорогой на Голгофу. В «Москвичах» очень популярны воздушные пробки системы охлаждения – пока покупаете, все работает нормально, но только поехали – внимательно смотрите на датчик температуры двигателя. Если двигатель закипел, отсоединяйте самый верхний патрубок под капотом, доливайте в него тосол или воду (если лето) и погазуйте на месте от души. Если не помогло, включите печку, которая сразу снизит температуру двигателя, и добирайтесь до дома, а утром езжайте таким же образом на гарантийку и стучите там кулаком – обязаны сделать. Да, не забудьте проверить комплектность вашей машины.

После покупки желательно дать вашу машину на пару часиков грамотному и рукастому человеку – пусть поедет на ней и доведет ее до ума. После этого приступайте к всеобщему крепежу болтов, гаек и к промастичиванию. Когда начали ездить, не дергайтесь и не психуйте из-за каждого возникающего дефекта и не мчитесь немедленно на автосервис – гораздо дешевле и по деньгам, и по времени накопить этих дефектов «букетик», а потом все устранить сразу. Имея отечественный автомобиль, будьте философом и руководствуйтесь девизом: чем больше течей, тем свежее масло – если его, конечно, при этом доливать.

Успехов вам и радостей в новой АВТОМОБИЛЬНОЙ жизни!

Машина куплена – что дальше?

Но прежде – тщательно сверяете все номера агрегатов на машине и в документах, доказать что-либо потом будет значительно сложнее.

Не забывайте на радостях, что многие машины (особенно престижных моделей и цветов) угонщики отслеживают прямо от магазина. Но это в том случае, если у них нет там своего человека, который сообщит им ваш адрес. Однако, многие живут вовсе не там, где прописаны, поэтому основной опасностью является все же магазин.

По дороге домой, на стоянку, в гараж, внимательно смотрите по сторонам и в зеркала: не следует ли кто-нибудь за вами? Лишний раз попетляйте, пока не убедитесь, что никого нет.

Не оставляйте новую машину без присмотра ни на секунду, были случаи, когда престижные машины те, кто следит за ними, угоняли даже с заправки, на которую вы вынуждены заехать, – угнали, пока ее владелец у окошка расплачивался: ведь ключи-то в это время, как правило, – в замке зажигания! Сейчас угонщики пошли не те, могут из машины вас и просто выкинуть, кроме того, новая машина может заглохнуть, перегреться, остановиться и не завестись, вам может понадобиться в связи с этим позвонить – для того, чтобы не рисковать, приезжайте в автомагазин вдвоем с другом. Не оставляйте новую машину без присмотра даже возле ГАИ, когда будете получать номера и техпаспорт.

Буквально на следующий день после покупки оборудуйте машину противоугонным устройством. А еще лучше – несколькими, я, например, сочетаю «мультилок» и блокировку педалей с американской системой фирмы «CodeAlarm». Но противоугонных устройств очень много, на все вкусы и кошельки – что выбрать?

Как больно, когда кто-то уводит любимую

Такого разгула угонов автомобилей не знала, не знает и не скоро узнает ни одна страна мира. И все потому, что в России не существует закона, карающего того, кто проник в ваш автомобиль. Вот если этот человек будет схвачен за руку во время его продажи!..

По неофициальным данным, за последние годы у депутатов Госдумы угнано около трех десятков личных и казенных автомобилей. У членов правительства еще больше. Вопрос: сколько машин еще надо у них угнать, чтобы они приняли, наконец, нормальные законы?

Великий фильм Эльдара Рязанова, как и все великое, опередил время и давным-давно все расставил на свои места: угнать можно что угодно, откуда угодно и когда угодно.

Итак, если ваш автомобиль прилично выглядит и стоит у дома или у работы без всяких противоугонных наворотов, только с заводской системой защиты (ключ от двери, замок зажигания), то шансов его потерять, например, в столице нашей родины, 30 из 100 – каждый третий автомобиль без защиты сегодня угоняется.

По неофициальным данным, в Москве существует около пятидесяти фирм, бизнес которых заключается в продаже ворованных автомобилей. Если вашу машину угнала выездная бригада одной из таких фирм, то ваши шансы вновь стать автомобилистом снижаются очень резко – 1,5 процента от числа угнанных автомобилей находятся в таких случаях, да и то спустя несколько месяцев или лет, совсем в других городах, и находятся они, как правило, случайно, благодаря какому-нибудь сверхбдительному сотруднику ГАИ.

Выездные бригады криминальных автофирм работают по принципу «берем, что плохо лежит» – их добычей становятся, естественно, и машины уже упомянутые, свободные от всяческих противоугонок, но главным образом – машины с противоугонками «механической» группы: запорами рулевого колеса, педалей, рычага коробки передач, магнитным «алармом».

Любой руль перекусывается мощными ножницами по металлу за полсекунды, колодки на педали не стоит делать из титана – любой мало-мальски опытный водителя запросто пересечет Москву, не касаясь ни сцепления, ни тормоза, вот только «мультилок» на рычаге коробки передач доставит угонщикам неприятности ровно на 40 секунд – столько требуется времени, чтобы портативной алмазной фрезой, запитанной от вашего же прикуривателя, перепилить любую сталь пополам. Буквально в последние год-полтора разбогатевшие на нашем горе фирмы стали практиковать совсем другой, нестандартный, подход к чужой собственности – въезжает во двор, скажем, «Нива» с желтой мигалкой и надписями по бортам: «Автосервис» или «Помощь на дорогах», или «Техпомощь», подкатывает задом к вашей «девятке», начиненной целым комплексом противоугонок, поднимает ее передок пневмо– или гидроцилиндрами и уволаскивает в рекордно короткие сроки – раз, на глазах у всего двора и белого света – два и три – ваши соседи замучают советами «фирмачей», как это лучше сделать. Перед тем как взять вашу машину на буксир, для того чтобы она не заорала, «опытный» механик «Нивы» подползет под нее и либо перекусит кабель аккумулятора, либо, если он защищен снизу, проткнет его пикой через фару и тем самым закоротит. Все это будет сделано мгновенно, элегантно и незаметно.

Что же касается электронных «навороченных» средств защиты типа Laser Line, Clifford стоимостью от 200 до 1000 долларов – одновременно с их созданием на том же Западе выпускаются в продажу и отмычки – сканеры и кодграбберы соответствующего уровня и разрешающей способности.

Самое большое неудобство в применении этих супернавороченных защит состоит в том, что они часто срабатывают от воробья на крыше или проехавшего мимо тяжелого грузовика, от дождя и орут, орут, орут, вызывая гнев окрестных жителей и желание бросить на крышу пустую бутылку или кирпич.

Сколько раз, дорогой читатель, мы слышали с тобой историю о том, как за пять – десять минут уводят без следа машину, оборудованную самой крутой, дорогой и надежной западной сигнализацией. И всякий раз собеседники разводят руками: ну как такое возможно, вот мастера!

А ларчик ведь открывается просто – мы сами угонщику помогаем в очень большой степени. Почему-то считается, что потратиться на сигнализацию достаточно для того, чтобы спать спокойно. Нет, недостаточно – ею еще надо уметь пользоваться. И часто, очень часто, ты,

читатель, сам того не зная, становишься помощником угонщиков твоей машины. Как? А вот так...

Перво-наперво, ставя сигнализацию, выясни, есть ли у нее система «антискан». Сканер – это небольшой, наподобие телефонной трубки, прибор, с которым угонщик (в твое отсутствие) подходит к твоей машине и пытается подобрать радиокод ее сигнализации. Другими словами – набор ключей, отмычек: он перебирает сотни тысяч, миллионы комбинаций, ища ту, твою, на которой сигнализация отключится.

Если у сигнализации «антискана» нет, то не покупай ее. Если есть, то отмычки для тебя не опасны. Для тебя опасен твой единственный ключ, оказавшийся в чужих руках. Как это может произойти? А очень просто.

Доводилось мне видеть множество раз, как владелец «крутовой тачки», подходя к ней (да еще и с компанией) издали, метров за 10 – 20, жмет кнопку брелока, и тачка отзывается хозяину сигналом и подмигиванием всех своих лампочек: вот, мол, я вся – твоя.

А знаете ли вы, что радиосигнал от вашего брелока распространяется во все стороны? А теперь представьте, что некто положил на ваш автомобиль глаз. И для того чтобы получить ключ от его охранной системы, этому «некто» надо всего-навсего найти вашу машину на парковке и встать на своей машине, оборудованной кодграббером, от нее неподалеку. Нажав кнопку брелока, вы дадите угонщикам ключ к охранной системе вашей машины – они его запишут.

Второй раз угонщикам подловить вас гораздо проще – им не надо ждать вас часами на стоянке, а, пользуясь тем кодом, что вы уже дали, им нужно всего полминуты, не больше: сняв машину с сигнализации, сесть за руль и сунуть в замок зажигания специальную болванку, которая потом превратится в слепок вашего ключа, – есть такие штуки на Западе, хоть и дорого стоят, но в итоге окупаются.

Вот и все – после этого оба ключа от вашей машины у угонщиков имеются, и им останется дожидаться вашего ухода из машины в третий раз – и привет! – вы своего Россинанта больше не увидите.

Но иллюзия и у вас, и у окружающих будет такая, что машину вашу угнали за пять минут. Не за пять – за те три раза, что вас «пасли», и в которые вы, по сути, сами беспечно дали им первый и самый главный ключ – от противоугонной системы. Есть ли способы противодействовать этому? Есть.

Включайте кнопку брелока как можно ближе от машины. И только в том случае, если ничего подозрительного рядом (например, машина, в которой кто-то есть) вы не видите. Если же видите подозрительное, а ехать надо, открывайте ключом дверь, машина ревет, а вы отключаете сигнализацию не радиосигналом, а специальной кнопкой – в хороших системах такие кнопки есть.

Если же у вас такой кнопки нет, а есть только радиосигнал брелока, и есть еще четкое ощущение опасности – сбегайте в соседний ларек, купите шоколадку, съешьте ее, не торопясь, а фольгой оберните брелок в два, три слоя. Годится для этого и фольга из-под сигарет. Встаньте к подозрительным людям спиной, приблизьте брелок максимально к охранному блоку и только тогда жмите его кнопку – ваш радиосигнал будет настолько ослаблен, что записать его со значительного расстояния станет почти невозможно.

В общем, поставив сигнализацию, пусть даже самую крутую, не расслабляйтесь.

На моей памяти одно из самых надежных противоугонных устройств создал работник экспортного отдела АЗЛК, привезший из-за рубежа вишневую красавицу-«Волгу»: несмотря на все ухищрения владельца, ее угоняли дважды и дважды находили полуразобранной и изувеченной. Восстановив вишневую красоту во второй раз, владелец придумал совершенно изуверскую хитрость: поставил под водительское сиденье пиропатрон с заточкой, электроконтакты которого замыкались от веса угонщика, – третьего угона не было! В анальное отверстие злоумышленника заточка вошла, как в масло, пригвожденный к своей жертве, он орал громче, чем десяток противоугонных систем, операция по спасению его прямой кишки (и жизни) была сложная и долгая. И было уголовное дело, и был суд, который дал... владельцу-изуверу полтора года «химии». Вот так.

Секретки под капотом, панелью приборов и в других потаенных местах, «хитрый»

центральный провод, который не «проводит», или бегунок прерывателя, который не «разносит» запрытанный выключатель массы, и т. п. Эти штуки спасают только от дилетантов, т. к. «нормальные» угонщики на дело ходят с набором всего необходимого.

«Аларм» с магнитным ключом. Ненадежна и уязвима со всех сторон: «открывается» сильным магнитом, месяца через три эксплуатации ее контакты, исполненные, как правило, на скрутках, а не на пайке, окисляются и перестают контактировать.

К сожалению, наши противоугонные системы по сравнению с импортными пока неконкурентоспособны. Дело в том, что зарубежные фирмы ведут между собой многолетнюю жестокую борьбу за рынок, выигрывает в которой потребитель. Наши же только начинают разворачиваться – вот, кстати, целинное поле деятельности для «оборонки».

Американская сигнализация «CodeAlarm» никогда не использует один и тот же код. Все блоки всех систем этой сигнализации произведены на территории США, имеют индивидуальный заводской номер и индивидуальный гарантийный талон. На все модели всех систем «CodeAlarm» – гарантия пожизненная, цена 300–800 долларов.

Да, чуть не забыл о замках на рычаг коробки передач: «мультилок» – вещь, заслуживающая внимания.

Это то, что касается угонов с улицы, а теперь поговорим о гаражах. Раньше гараж был надежной крепостью для автомобиля, но сейчас, с развитием портативной техники, его запоры, петли и засовы выполняют для хозяина функцию больше успокоительную, чем охранную. Но замечу, что из гаражей угоняются исключительно новые и к тому же престижные автомобили. По милицейской статистике, и наводчиками, и часто исполнителями таких угонов становятся ваши же соседи по гаражу. Импортный газосварочный агрегат, который вместе с баллончиками можно спрятать в карман, сдует петли ворот вашего гаража ровно за три минуты, перережет засов за минуту и т. д.

В этом смысле более неудобными для угонщика представляются «ракушки»: если в «гаражном» варианте он, проникнув внутрь гаража, может прикрыть ворота и «работать» с машиной как угодно долго, то в «ракушечном» варианте бандюга весь на виду, и каждая секунда промедления может ему дорого обойтись. Рекомендую к тому же ставить ревуны и на поднятие «ракушки», и на открытие ворот гаража.

Охраняемые гаражи с пропускной системой тоже не являются препятствием для изобретательного российского ума: совсем недавно в такой, очень крутой, подземный гараж пригнали новый «шестисотый» «мерс» и торжественно сдали под охрану. На другой день к тому «мерсу» пришли совсем другие люди и предъявили другому, естественно, охраннику техпаспорт на него, ключи и нотариально заверенную «генеральную» доверенность от владельца. Охранник, естественно, машину выпустил. Когда же через несколько часов появился истинный владелец, страж шлагбаума только лопотал и объяснял все на пальцах, поскольку ксерокса у него под рукой не было, да никому даже в голову бы не пришло снимать копии с фальшивых документов, которые бы могли дать зацепку для розыска...

Автомобили с мечеными агрегатами и деталями хороши тем, что тех, кому хочется (за ваши же деньги) метить, много. А вот тех, кому хочется эти метки считывать, проверять, – очень мало. Этим меченые авто плохи.

Принято считать, что наша милицейская радиомаячковая противоугонная система «Корз» – супернадежна. Это, к сожалению, не так. Совсем недавно у моего друга угнали такую машину совершенно элементарно – до сих пор не обнаружена. И что самое удивительное – никакой ответственности в таком случае ни эта фирма, ни одна другая, расхваливающая свой товар, не несет. Вот если бы они возмещали владельцу хотя бы половину стоимости машины, то уверен, что разработка противоугонных систем намного ушла бы вперед от разработки угонных. Хороший совет: если вам сказочно повезло купить крутую иномарку за половину ее рыночной российской цены, то не спешите радоваться – с 90-процентной вероятностью эта машина числится в угоне в одной из европейских стран и объявлена в розыске «Интерполом», а поскольку Россия все глубже погружается в капитализм, то рано или поздно вы эту «ласточку» потеряете. Второй хороший совет: при покупке любого автомобиля с рук обязательно проверьте номера ее агрегатов по милицеским компьютерам на предмет угона и любыми правдами и неправдами добейтесь от них справки о том, что вы к ним обращались и что этот

автомобиль в угоне не значит. Потому что без справки (которую, кстати, органы ГАИ давать вовсе не обязаны) вашу машину через какое-то время отберут и спрячут на какой-то своей специальной стоянке, и никак вы не сможете проверить действительность угона, добраться до ее найденного владельца, чтобы проверить «органы». В таких случаях остается предполагать два варианта: либо это бардак милицеевских компьютеров, либо их бизнес. Но и в том, и в другом случае вы не сможете ничего доказать в суде, если у вас не будет ма-а-аленькой такой справочки...

Такую же справку о «компьютерной чистоте» вашего автомобиля следует взять и на таможне, если вы самолично автомобиль в Россию ввозите.

Третий хороший совет: все большая и большая часть угонов совершается сегодня совершенно бесцеремонно – на светофоре вас выкидывают из машины, и все. Поэтому при разъездах по городу обязательно блокируйте кнопкой и свою, водительскую, дверь – это раз. А два – не становитесь на светофорах вплотную к переднему автомобилю, оставьте до него метра три, чтобы в случае необходимости было куда рвануть.

Четвертый хороший совет: если ваша машина на стоянке засигналила, то не спешите к ней с одним энтузиазмом и гневом – сколько угодно случаев, когда угонщики таким образом вызывают хозяина, особенно ночью, забирают у него ключи, бьют по голове или по лицу и уезжают, даже не сказав спасибо. Идите, бегите к своей машине либо с приятелем, либо с оружием, либо с черным поясом каратэ.

Пятое – не оставляйте в салоне ничего, даже пачки сигарет: сколько угодно случаев, когда неистовое желание алкаша закурить становится причиной если не угона, то разграбления вашей машины. Я уж не говорю о документах – машина, да еще и с техпаспортом, да еще и с правами владельца, на которых элементарно переклеить фотографию, – грандиозный подарок преступникам.

И последний хороший совет: будьте философом в сегодняшней российской жизни – всякий раз выходите на улицу к своей машине с мыслью, что вот сейчас вы ее не увидите, и тогда каждая встреча с ней будет для вас подарком судьбы.

Гаражи и «ракушки»

Никто не спорит, что самый лучший гараж – кирпичный, обогреваемый и т. п. Но такие гаражи простым смертным недоступны, их цена зачастую значительно выше, чем цена самого автомобиля.

Остановится поэтому на том, что попроще, – металлический «холодный» гараж и так называемые «ракушки».

Купить металлический гараж просто, его цена колеблется в пределах 500 – 800 долларов, но вот установить его (особенно в крупных городах) почти невозможно, если вы не инвалид войны или не очень заслуженный человек.

Гораздо проще приобрести такой же гараж, но уже на легальной охраняемой стоянке, но тогда цена его резко возрастает – 3000 – 6000 долларов в столице, в зависимости от региона.

В такой гараж, как правило, вмещается автомобиль любой марки, в том числе и иностранной.

Самый же доступный и дешевый вид укрытия для автомобиля – «ракушки», кроме того, получить разрешение на их установку особого труда не представляет, так как они уже не считаются «строениями», а переходят в разряд «тентов-укрытий», поэтому остановимся на них подробнее.

«Ракушка», или «металлический тент-чехол», «укрытие для легковых автомобилей» – изобретение не российское, хотя именно у нас оно получило настоящую жизнь. Сегодня в Москве установлено около 120 тысяч ракушек.

Буду ползти, как улитка и гудеть, как сельский автобус
(Обещание любовнице. Эрих Ремарк)

Трудно поверить, но еще каких-то 3-4 года назад слово «ракушка» даже у бывалых

автолюбителей ассоциировалось разве что с морем. Как и во многом другом, перемены начались с Москвы. Беззащитный автовладелец, оказавшись один на один с уличным беспределом, понял, что, увы, «спасение утопающих – дело рук самих утопающих». Количество автокраж стремительно росло, каждый день в столице угоняли до ста автомобилей. Это не говоря о таких «мелочах», как просто обворованная или изуродованная машина. В этих условиях сравнительно недорогая, компактная «ракушка», которую можно было собрать и разобрать за несколько часов, для многих показалась просто спасением. Число первопроходцев быстро росло, благо московские власти создали в этом деле режим наибольшего благоприятствования.

Последствия не замедлили сказаться – число автоугонков в Москве в 1995 году снизилось значительно.

За эти годы стремительные изменения претерпел и «ракушечный» рынок. На нем определились бесспорные лидеры – это фирмы, предлагающие продукцию тамбовского и самарского заводов. Из множества мелких фирм, естественно, выжили сильнейшие, сумевшие гибко реагировать на конъюнктуру и рынка, и возросшие требования потребителей. Лучшие фирмы охватывают весь цикл – от производства до установки. Можно назвать «Металлик», «Тент» и «Наст», объединенные в ассоциацию производителей. В этих фирмах полностью представлена номенклатура тамбовских «ракушек». Фирмы «Хоббит» и «Партнер» предлагают «ракушки» самарского производства, изготовленные на заводе «Электроштит», – пионере «ракушечного дела».

Безусловно, в лучшую сторону изменились конструкции и качество самих «ракушек». Современная «ракушка» – это детище довольно сложного технологического процесса. И тамбовские и самарские «ракушки» имеют хорошую антикоррозийную обработку и являются прочными (сталь не менее 0,8 мм), имеющими ребра жесткости стальными конструкциями, которые невозможно снять «а-ля Юрий Деточкин» со стоящей в них машины. Кроме этого, последние модели имеют весьма эстетичный внешний вид. Все это вместе взятое позволило начальнику ГАИ России генералу Владимиру Федорову авторитетно заявить, что «ракушки» являются одним из самых надежных средств для безопасного хранения автомобилей.

Как обстоит дело с официальной регистрацией «ракушек»? Здесь можно говорить пока только о московском опыте. Еще 22 декабря 1993 года Юрий Лужков подписал распоряжение N2300-РП, разрешающее установку «ракушек» без всякого согласования, но на открытых автостоянках. 26 сентября 1994 года мэр Москвы подписал еще один документ, регламентирующий порядок установки «ракушек» во дворах жилых домов (N488-РМ), в этом документе перечислены места, запрещенные для установки: детские площадки, газоны, места прокладки коммуникаций. Там, где не запрещено, там разрешено. Расписана и процедура регистрации «ракушки» в местных органах власти.

Какую же «ракушку» купить? Это зависит в первую очередь от того, какая у вас машина. Для «Жигулей», естественно, можно купить более дешевую, чем для микроавтобуса или джипа. Однако если вы предполагаете в будущем сменить марку машины, лучше брать с запасом. Чтобы выбор был удобнее, данные сведены в таблицу.

Важно отметить, что с недавнего времени есть специальные «сотовые» (с общими стенками между гаражами) модели для автостоянок. Они примерно на 10% дешевле базовой модели. Одним словом, выбор есть. Сделайте его правильно.

Похоже, что гаражи-«ракушки» стали неотъемлемой частью московского пейзажа. Практически каждый сезон предлагаются новые модели гаражей. В числе последних новинок – модели Т-4, Т-2-М, М-6 и Т-3.

Жесткая конкуренция побуждает производителей и торговцев совершенствовать модели и вводить различные нововведения, в том числе и в сфере сервиса. Так, теперь наиболее крупные фирмы предлагают поставить в гаражи сторожевую автосигнализацию английского производства стоимостью 300.000 руб. Эти же фирмы обеспечивают бесплатную доставку «ракушек», их сборку и установку с гарантией на 2 года. С соответствующей доплатой заменяют устаревшие модели гаражей на новые, оказываются услуги по оборудованию площадок под «ракушки» и дополнительной комплектации последних (устанавливаются различные полочки, специальные направляющие для более удобного въезда). По желанию

клиента могут переставить и перевезти «ракушки», произвести в них платный ремонт в случае механических повреждений и обеспечить их полное постгарантийное обслуживание. Таким образом, приобретая гараж-«ракушку», автовладелец получает возможность оставлять машину рядом с домом, будучи уверенным в том, что полная ее безопасность обеспечена.

В таблице представлены наиболее распространенные модели «ракушек», воротами которых является легко поднимающаяся вверх и откатывающаяся под крышку створка. Примерные цены указаны по состоянию на начало декабря 1995 года.

Таблица не приводится – прим. AVB

Думай за дураков – это главнейшая заповедь водителя!

Давным-давно, еще студентом я спросил своего кумира – легендарного Владимира Бубнова, шестикратного чемпиона Союза, участника международных супермарафонов: «А есть какое-то самое-пресамое главное правило, чтобы ездить без аварий?» «Есть, – ответил он мгновенно. – Думай за дураков».

Тогда-то я не очень это правило и понял, но теперь знаю, что, находясь за рулем, вы должны быть готовым к самым нелогичным, неожиданным действиям любого объекта из тех, что вас окружают. Если это великолепное правило разложить на самые крупные составляющие, то:

- никогда не обольщайтесь, что другой водитель или пешеход видят вас. Даже в том случае, если они стоят, если вы встречаетесь с ними взглядами: потом, в больнице или в ГАИ, окажется, что они вас не видели! Или – рассчитывали успеть проехать, перебежать;

- бойтесь автобусов, троллейбусов и трамваев, стоящих на остановках, всегда предполагайте увидеть из-за них рванувшего через улицу мальчишку, именно – рванувшего и именно – мальчишку, тогда у вас будет запас надежности для всех остальных;

- «наступая на тормоза – посмотри в зеркало» – это закон, даже если вы стоите на светофоре: заднему автомобилю может не хватить 10 см тормозного пути, а вам придется менять лонжероны. Их-то заменить можно, хотя и очень дорого, а вот хрупкие шейные позвонки сложнее. (Кстати, подголовник вашего сиденья вовсе не для отдыха – именно он сохранит вам жизнь при ударе сзади, правильнее было бы назвать его подзатыльником, так как он должен находиться на уровне затылка – отрегулируйте обязательно);

- стоя у осевой на разворот или поворот налево, будьте особенно внимательны: не выворачивайте раньше времени руль, а только после начала движения, а стоя, держите машину на тормозах. Потому что без тормозов даже самого малого толчка сзади хватит для того, чтобы попасть под встречный поток, пролетающий от вас в полуметре. Успокоиться можно только тогда, когда пустое место за вами занял остановившийся автомобиль. Начиная движение налево, обязательно посмотрите в левое зеркало – сегодня очень популярно среди «крутых» движение за осевой, по встречному ряду;

- опасайтесь женщин, переходящих дорогу, – они ведут себя, подобно курам: дойдя до середины и увидя вас, женщина, как правило, устремляется назад. Хуже, если дорогу переходят две подружки да еще и держат друг друга за руки – одна наверняка рванет вперед, а другая – назад. Вам надо будет иметь запас, достаточный для того, чтобы они либо успели договориться, либо перетянуть одна другую;

- коровы и свиньи на машину внимания не обращают, гуси же переходить дорогу будут упорно, если начали.

Я прекращаю перечислять дураков не потому, что они кончились. Собственно, вся эта книга – вакцина против дураков и дурусти, кстати, и собственной тоже. И нет сомнений, что, прочитав ее, прививку вы получите.

Права есть! Как теперь научиться ездить?

Очень горячо советую: не выезжайте самостоятельно на улицы крупных городов, на шоссе до тех пор, пока не достигнете в управлении автомобилем автоматизма, пока не перестанете

думать, что включить и на что давить. Отъездив за рулем два года в армии, из первой поездки по Москве я вернулся ошалевшим и с совершенно мокрой спиной: оказалось, что уметь ездить на машине и уметь ездить по городу – две совершенно разные вещи. А уметь ездить по Москве – «вещь» совсем особенная. Мои умные друзья из провинции, въезжая на автомобилях в столицу, звонят мне и просят повозить их по магазинам. Мне приходилось рулить по Дели и Нью-Йорку, Карачи и Гамбургу, Бомбею и Кабулу, Сан-Франциско и Варшаве – Москва из всех этих городов самый сумасшедший: не играйте с огнем.

Когда вы выезжаете на запруженные машинами улицы большого города, поток вашего внимания, помимо управления автомобилем, его приборной доски, вот на сколько ручьев должен разбиться: наблюдение за машинами впереди, справа, слева и сзади. Знаки, светофоры и разметка. Люди, переходящие тут и там улицу. Люди, появляющиеся из-за автобусов, троллейбусов и трамваев. Ямы и выбоины на асфальте. Когда рядом есть опытный инструктор, задача упрощается: из всего он выхватывает для вас главное. А если его нет?

Машина не вторая жена, а первая любовница – лежишь под ней дольше и денег тратишь на нее больше

(Народная мудрость)

Если инструктора нет, а права у вас есть и автоматизма в управлении машиной вы уже достигли, то выезжайте самостоятельно, в одиночку. Ни в коем случае не сажайте рядом с собой жен (пусть даже они давно и успешно ездят) и друзей, которые ездят сами, но не умеют учить других, – и первые, и вторые будут вас больше нервировать, чем помогать, сбивать с толку, уводить от главного в частности.

Перво-наперво перед выездом нарисуйте на белом фоне внутри красного треугольника большой, заметный черный чайник и укрепите этот знак на заднем стекле: «Внимание, за рулем – «чайник»! Поверьте, это не зазорно и вызывает у большинства водителей лишь добрую улыбку, терпимость к вам и желание помочь. Что вам и надо. Буква «У» в центре такого треугольника тоже мобилизует окружающих, только – без юмора.

Выезжайте на улицу смелее. Сразу же выберите какой-нибудь тихиходный грузовик или автобус и следуйте за ним на безопасном расстоянии до тех пор, пока он идет в нужном вам направлении. Делайте все то же самое, что делает он: мигайте, поворачивайте, останавливайтесь – это даст вам возможность ослабить внимание к знакам, светофорам, разметке, ямам, сосредоточив его на всем остальном. Пусть на какое-то время грузовик станет вашим инструктором – анализируйте его действия, наблюдайте, почему он делает так, а не иначе, повернул туда, а не сюда, из этого ряда, а не из другого, притормозил, остановился.

Если ваш «инструктор» оторвался от вас, цепляйтесь за другого, третьего. Если вдруг вы запаниковали, растерялись, если заглох двигатель – включайте «аварийку» и останавливайтесь. Желательно, конечно, остановиться у тротуара, но не беда, если это случится и посреди дороги. Успокойтесь, глубоко подышите, заведите двигатель и начните все сначала. Не реагируйте на раздраженные сигналы водителей сзади, не суетитесь, желая поскорее освободить им проезд: в данной ситуации все, что сзади, то – не ваше. Вполне возможно, что уже к концу второй-третьей поездки вы начнете отмечать про себя и знаки, и светофоры, и разметку, а об управлении автомобилем забудете. Это замечательно.

Есть люди, которые считают, что они никогда не научатся ездить, – мол, «не дано». Это неверно. С полной ответственностью заявляю, что научиться ездить на автомобиле может каждый – нормально ездить, средне. Потому что «водительство» – это такое же ремесло, как и любое другое. А вот достигнуть его высот, вершин – здесь, конечно, нужен талант.

И поэтому, если вам не снятся лавры победителя гонок «Париж – Дакар», а нужно всего-навсего ездить по делам, на работу и на дачу, не отчаивайтесь – почаще садитесь за руль и помните, что даже самая длинная дорога начинается с первого метра.

Имейте в виду, что переход количества в качество происходит в природе скачками. За рулем то же самое. Это значит, что иногда следующая ваша поездка по улицам может показаться вам неудачнее предыдущей – с точки зрения ваших навыков. Не ожидайте обязательного прогресса в каждой новой поездке, он настанет, но – через несколько таких поездок. И вот когда он настанет, вы почувствуете это сразу, вы испытаете восторг от самого себя и от езды на автомобиле, и вы скажете самому себе: «Да, я буду ездить».

Лучше всего, конечно, первые поездки в мир совершать в воскресенье, когда улицы гораздо просторнее, чем в будни, а еще лучше – в воскресенье рано утром или вечером, в это время даже Москва полупустынна, и ездить по ней сплошное удовольствие. Таким образом, перенося свои тренировки во времени, с ростом опыта вы сможете все более и более усложнять их, двигаясь по одним и тем же, уже знакомым маршрутам. И только освоив, как собственную квартиру, этот первый «комплекс упражнений за рулем», вы можете добавлять в него все новые и новые маршруты, все новые и новые неизвестности.

Основная ошибка начинающих – они берегут то ли машину, то ли себя, они ездят только по необходимости и, как правило, с пассажирами, которые отвлекают их своим присутствием, даже если и молчат, а разве они молчат?!

Не экономьте ни деньги на бензин, ни время, ни моторесурс вашего новенького автомобиля именно ради тренировочных поездок, иначе вы потратитесь гораздо больше на ремонты. Начиная ездить, ездите каждый день, но не больше 30 – 40 минут, остальное впрямь не идет.

Удачи вам и запаса тормозного пути!

Как завести автомобиль после зимней спячки?

Проблема «заводки» автомобиля (не только весной, но и вообще) для российских автолюбителей была особенно актуальна до начала семидесятых годов, пока не появились «Жигули», которые заводились на порядок лучше «Волг», «Москвичей», «Запорожцев» и «Побед». Не снята она и теперь, в век «Мерседесов» и «Чероки» на российских дорогах. Мой же опыт в этой части относится только к отечественным автомобилям.

Замечу, что хуже всех из них заводится «Москвич». Чего только не приходится проделывать его владельцам! Особенно в сильный мороз: и аккумуляторные батареи они в дом и из дома таскают, и кипятком из двух-трех чайников впускной коллектор поливают, и «сто грамм» в карбюратор заливают, и свечи греть на плите бегают и т. д. и т. п. У меня, например, вечно «москвичевца», в борьбе за зимнее оживление двигателя давным-давно отморожены фаланги пальцев обеих рук.

Но сколько труда ни приложили заводские специалисты в последние годы к улучшению пусковых характеристик москвичовского двигателя, они до сих пор остаются его слабым местом. Дело в том, что бензонасос «Москвича» находится сверху двигателя, и потому во время длительной стоянки бензин из него уходит вниз, в бак, в трубопроводы. Из поплавковой же камеры карбюратора он частично испаряется, поэтому, когда вы утром крутите стартер, вы, по сути, закачиваете бензин в двигатель чуть ли не из самого бака. Если при этом не особо герметичны клапаны бензонасоса, то заводка двигателя становится делом проблематичным. Этот же конструктивный просчет – бензонасос наверху – в жару приводит к образованию паровых бензиновых пробок, и двигатель тоже не заведешь, пока не положишь на бензонасос мокрую холодную тряпку. У «Жигулей», например, бензонасос находится так низко, что он постоянно залит бензином, и поэтому время работы стартера до заводки двигателя – секунды в любую погоду.

Атмосфера это воздух, который закачивают в баллоны

(Эрих Ремарк)

Совет «москвичевцам»: сделайте так, чтобы в шланге между бензонасосом и карбюратором всегда оставался бензин. Для этого шланг надо либо удлинить, сделав как бы «мертвой петлей», которая должна находиться в нижней части двигателя, либо там же «врезать» в этот бензопровод фильтр-отстойник от грузовика. Вот и все.

Все остальное, что будет сказано ниже, касается уже не только «Москвича» – любого автомобиля.

Заорали вороны, заголубело небо, и стало ясно, что вот-вот, на днях, вам придется реанимировать свой автомобиль после зимней комы. С чего начать? Как сделать это грамотно, ничего не испортив и не прибегая к помощи автосервиса, который оценивается нынче поистине космическими суммами?

Конечно, проще и элегантнее всего было бы смести с машины снег, сесть за руль,

повернуть ключ в замке зажигания и... Не жили хорошо, и нечего начинать – не получится. (Зато вас всю зиму грела мысль, что точно так же не получится и у угонщика). Если получилось – я очень рад за вас, дочитайте эту главу на следующий год, тогда, когда не получится.

Перво-наперво займитесь аккумулятором. Если стартер плохо крутит, не спешите тащить аккумулятор на зарядку. Сначала снимите клеммы, тщательно зачистьте их мелкой шкуркой и попробуйте опять завести машину «малой кровью», обязательно подкачав ручным насосом бензин в карбюратор.

Если «малой кровью» не получилось, попробуем «средней»: снимите аккумулятор, отоприте его за ночь дома. Долейте в него дистиллированной воды, подключите к нему на эту ночь зарядное устройство, а утром – вперед, к машине.

Затяните клеммы. Проверьте уровень масла, натяжение вентиляторного ремня – не болтается ли, не лопнул ли? Проверьте по прибору – есть ли бензин в баке, подкачайте его ручным приводом бензонасоса в карбюратор (лучше снять бензошланг с карбюратора и посмотреть – идет ли он, это секундное дело). Протрите сухой тряпочкой провода, крышку трамблера (прерывателя-распределителя) изнутри и снаружи, а еще лучше использовать против сырости специальную аэрозоль.

Бензин вы проверили, проверьте теперь искру. Вытащите из крышки трамблера центральный провод (который идет от катушки) и расположите его конец в одном сантиметре от какой-либо некрашеной детали «массы» автомобиля. Попросите жену покрутить стартер. Если искра есть, вы не сможете ее не увидеть и не услышать характерное щелканье. Услышали? Это значит, что катушка высокое напряжение на трамблер дает, а вот разносит ли тот его по цилиндрам?

Чтобы проверить эту «маленькую» искру, снимите провод с любой свечи (а центральный – вставьте на место) и проделайте то же самое: жена крутит стартер. Но конец свечного провода держите от массы ближе, миллиметрах в 5 – 6. Эту искру труднее и услышать, и увидеть, особенно если под капот заглядывает солнце, зато ее легче почувствовать – если дернет, то все в порядке. Если искры нет, вызывайте специалиста, но опять же не с сервиса – очень дорого, а лучше «дядю Васю».

А теперь – за руль! Если с 3 – 4 попыток двигатель не завелся, выверните свечи и погрейте их на плите или паяльной лампе, но не очень, а так, чтоб удалить влагу. Если машина опять не завелась, попросите у кого-нибудь «прикурить» – подсоединитесь проводами к чужому аккумулятору. Обратите внимание: к аккумулятору, а не к генератору, потому что если вы накинете свои провода через зажимы-крокодильчики просто на чужие клеммы, то у той машины-донора может сгореть электронное реле-таблетка, оно не рассчитано на такие токи. И сами других таким образом не заводите: отсоедините клеммы генератора, а уж к аккумулятору можете смело присоединять чужие провода.

Если и это не помогло, остается единственное: буксир. Единственное, но очень нежелательное, поскольку вы за зиму дисквалифицировались как водитель, дорога либо скользкая, либо мокрая, тормоза после зимы срабатывают через силу, а то могут и отказать вовсе. Проверьте уровень тормозной жидкости. Долейте. Если уж решились на буксировку, то сначала включите последнюю, четвертую или пятую передачу – пусть на небольших оборотах ваш двигатель несколько раз прокрутится. Заводите на третьей. Если скорость буксировки меньше тридцати километров в час, а на третьей не заводится, заводите на второй. Но не забудьте включить при этом зажигание.

Если буксировка по каким-либо причинам исключается, а ничто другое не помогает, то есть один очень эффективный способ: залить в цилиндры через свечные отверстия по несколько граммов эфира. Взревет ваш движок, как молодой.

Не гоняйте холодный двигатель на больших оборотах, проверьте тосол и показания всех приборов. Прогрейте двигатель и сделайте пару кругов по окрестностям. Прищурьтесь на солнышко – двигатель работает ровно. Поздравляю!

Вы завелись, а это значит, что весна действительно пришла.

Первый признак кретина – он прибавляет газ, когда его обгоняют

(езда по шоссе)

Начинается пора отпусков и дач – все чаще и чаще вы вырываетесь из города на шоссе. Вы и ваши пассажиры вздыхаете: наконец-то просторы, воздух, ни городской суеты, ни ежесекундного напряжения за рулем...

Не расслабляйтесь! Именно здесь, на шоссе, начинается опасность настоящая, потому что скорости возрастают, а именно они превращают ошибки несмертельные в смертельные. Среди моих друзей и знакомых – опытейших испытателей АЗЛК, раллистов, на моей памяти погибло более десяти человек, и лишь один – в городе, все остальные – на шоссе.

Езда по шоссе отличается от езды по городу так сильно, что уверенно челночащий на перекрестках таксист может оказаться полным «чайником» за городом, а если и будет лихачить по привычке, то опасно, неумело.

Итак, правило первое: выехав на шоссе, не спешите резко прибавлять скорость, к ней надо привыкнуть. Не нажимайте педаль газа волевым порядком, только потому, что вы на шоссе, доверьтесь своему организму, и он сделает это сам – через какое-то время вы обнаружите, что скорость прибавилась, вы привыкли, и ваша нога это сделала непроизвольно.

Шоссе – не космос (аксиома)

Второе – вас обгоняют. Водитель экстра-класса на вашем месте возьмет правее, включит правую мигалку, чтобы показать, что он видит обгоняющего и даже сбросит скорость, чтобы обгон произошел быстрее. Кстати, обгон тем безопаснее, чем он быстрее, особенно это касается обгонов с «выездом на полосу встречного движения», что в России сплошь и рядом. Тот, кто вас обгоняет, может не видеть, что навстречу вынырнул автомобиль, – вы-то к нему ближе. Поэтому, если вы видите, что вас обгонять опасно, включите левую мигалку, но по-прежнему держитесь как можно правее. Если он не дурак и эту книгу читал, то ваше предупреждение поймет и в душе скажет вам спасибо. Не думайте, что вы делаете услугу ему – в первую очередь себе, потому что, выйдя на обгон и увидев встречного, он обязательно заставит «вздрыгнуть» и вас.

Запомните первый признак кретины: он прибавляет газ, когда его обгоняют.

И, наконец, третье, самое главное – обгон, вы пошли на обгон. Вообще об обгоне можно написать поэму. Почему поэму, спросите вы, а не роман или повесть? Да потому, что «обгон с выездом на полосу встречного движения» – это чисто наш, российский, смертельный и захватывающий аттракцион, неиссякаемый источник острых наслаждений, улада рискованной русской души. Заставить сделать такое иностранца невозможно: весь западный его генофонд встанет при этом на дыбы. Ведь езда по шоссе для него – это выбрать свой ряд, и вперед, по автобану. От автобана до автобана они передвигаются, бывает, и по узким дорогам, но друг за другом, без обгона. Они до посинения могут плестись за каким-нибудь колесным трактором, но встречная полоса – табу!

Я помню, что во время кругосветки, въехав в СССР (в 1989 году) через Брест, миновав всю Прибалтику, Питер, Москву и половину среднеазиатских республик, где-то под Бухарой только первый наш итальянец вышел на встречную для обгона. Господи, как же мы ему тогда аплодировали по рациям!..

Обгоны бывают разные. Вот обгон «чайника»: вы едете за машиной и видите, что путь свободен, – выходите влево, нажимаете газ, скорость ваша медленно нарастает, обгоняете, уходите вправо. Это опасный обгон. Опасен он тем, что длится долго, секунд десять – двадцать, потому что в его начале вы имеете такую же скорость, как и обгоняемый вами автомобиль.

А вот обгон грамотный: приближаясь к машине, вы заранее, метров за сто, берете левее и оцениваете три скорости – свою, встречного автомобиля и обгоняемого. Если встречный вас беспокоит, то вы уходите в свой ряд, сбросив скорость и оставив 100 – 70 метров до объекта, который вам нужно обогнать. Вот встречный автомобиль приблизился к обгоняемому, но они еще не «пересеклись», и вы видите, что следующий встречный вам уже не опасен, – вперед! Если едете на четвертой, включите третью передачу, если на пятой – четвертую, и газу! Ваша скорость нарастает, встречный пролетает мимо, вы выходите влево, еще раз убеждаетесь, что путь свободен, и обгоняете. Поскольку ваша скорость значительно больше скорости обгоняемого, такой обгон займет всего 3-4 секунды, а значит, будет во столько же раз

безопаснее предыдущего.

Еще безопаснее он будет, если при приближении к попутно следующему автомобилю вы оцените надежность крепления груза в его кузове: не сорвет ли оттуда вам в лобовое стекло лист фанеры, не сыпанет ли на выбоине из кузова гравием, не застрял ли между сдвоенными задними баллонами грузовика кусок кирпича, который, вылетая, может пробить ваш автомобиль насквозь, словно снаряд. Еще безопаснее будет ваш обгон, если до него вы помигаете обгоняемому фарами, чтобы себя обозначить, если во время него краем глаза будете следить за передними его колесами – даже самое малое движение руля можно заменить таким способом: не возьмет ли он левее, не видя вас и объезжая яму, лужу, камень?..

При дальних и длительных поездках, особенно летом, не поленитесь пару раз остановиться и замерить давление в шинах: раскаленный солнцем асфальт плюс скорость нередко приводят к тому, что давление воздуха в них возрастает настолько, что баллон разрывается на ходу. Однажды, под Симферополем, рвануло у меня из-за этого колесо на очень приличной скорости, во время обгона, мое счастье, что заднее: еле-еле удержал машину на дороге...

Если какой-то участок шоссе щедро посыпан гравием, резко снижайте скорость и сторонитесь любых машин, особенно встречных. Гравий опасен не тем, что на нем занесет, – 90 процентов битых стекол фар, лобовых стекол получают именно на нем. Но главное – сколы краски, мастики и грунтовок на вашем автомобиле, незаметные летом, зимой проступят пятнами ржавчины, с которой уже не справиться.

Не обгоняйте на закрытых – особенно правых – поворотах, где видимость ограничена, не обгоняйте перед закрытыми спусками. Русское «авось» здесь совершенно неуместно, поберегите его для других, более безопасных занятий. Закрытый спуск – это спуск за переломом дороги – «горбом», который вам не виден. В крайнем случае, если обгон уже начат, его можно завершить, если спуск неглубок и не может скрыть встречный легковой автомобиль вместе с крышей, полностью. Эту глубину можно определить по оставшейся высоте «полуутонувших» кустов, деревьев на обочинах, а главное – телеграфных столбов. Однако не доверяйтесь этому способу полностью – для этого нужен немалый опыт.

Остерегайтесь на шоссе, особенно в дождь, грязных следов въехавших на него с грунтовок автомобилей и тракторов. Обычно это глина. Одно неверное, резкое движение рулем, один качок тормозной педали – машину закрутит мгновенно и выбросит куда угодно – под встречного, под того же обгоняемого.

Осторожно пересекайте на скорости продольные выступы асфальта или длинные выщербины на нем, делайте это постепенно и под самым маленьким углом – именно из-за них погибла чета Харламовых.

Для того, чтобы остановиться и съехать с шоссе на обочину, в лес или куда угодно, даже в сушь, без дождя, – включите правую мигалку, тормозите на шоссе почти до нуля и съезжайте плавно, отпустив тормозную педаль. Так же с обочины и въезжайте на шоссе, а въехав, не спешите прибавлять газ и тем более обгонять – не забывайте, что протектор колес вашего автомобиля забит глиной.

Имейте в виду – на траве, особенно мокрой, машину заносит ничуть не слабее, чем на льду.

При въезде на скорости в лужу, в песок – особенно одной стороной – держите крепче руль, его может вырвать из рук, а лучше сбросьте скорость.

Не ленитесь в непогоду останавливаться и протирать фары, стоп-сигналы и лобовое стекло. Не экономьте на щетках, их надо менять каждый год, потому что резина стареет, а свобода дороже.

Одним из самых главных неудобств езды по шоссе являются посты ГАИ. В России такие правила езды, машины и дороги, что ни в чем не виноватых водители не может быть в принципе. А это значит, что любого из нас можно останавливать и штрафовать, чем посты ГАИ успешно и занимаются. Они столь многочисленны и монументальны, что материалов, ушедших на их строительство, с лихвой хватило бы для приведения главных российских дорог в нормальное состояние. Далеко не всегда о постах ГАИ предупреждают знаки, в таком случае приметой стационарного поста может быть антенна его радиостанции, заметная издали, но

самый верный признак – мигание фар встречного автомобиля.

Лет двадцать пять назад этот способ предупреждения об опасности не был распространен. И вдруг в одной из центральных газет появляется статья какого-то милицейского чина, который разносит прибалтийских водителей за «ложную солидарность»: мигают, видите ли, друг другу, предупреждая о засадах ГАИ. И после этой статьи замигал фарами весь Союз!

Мигайте, друзья, на здоровье! И пусть вашу совесть утешает тот факт, что все наши посты ГАИ – скрытые и стационарные, в кустах и с биноклями – не имеют аналогов в мире, до недавнего времени они были ярчайшими признаками тоталитаризма. Однако теперь, особенно после Чечни, ситуация изменилась. Посты ГАИ крепко вооружились – вплоть до БТР – и стали главными фильтрами против терроризма, контрабанды наркотиков, угонов, доставки оружия. Не пытайтесь вступать в конфликты с его сотрудниками, останавливайтесь по первому их требованию и делайте все, что они «посоветуют». Имейте в виду, что они имеют право стрелять.

А продолжу я разговор о езде по шоссе случаями, происшедшими со мной, моими друзьями и знакомыми. Случаи автомобильной жизни имеют совершенно особую ценность, потому что на них единственных можно учиться чужим опытом, все же остальные элементы жизни: любовь, ненависть, дружба – все постигается шкурой собственной.

Езда была равна – схлестнулись два говна (Один «чайник» обгоняет другого)

На сельской булыжной дороге я пошел на обгон грузовика, имея большое преимущество в скорости, но, просмотрев, что впереди даже не перекресток – съезд с дороги влево. Водитель грузовика, не мигая, не посмотрев в зеркало, крутнул руль влево, и мой «Москвич» врезался в его переднее колесо – будьте тройне осторожны на проселках, местных дорогах, где «закон – тайга, медведь – хозяин», где девять из десяти водителей пьяны или с сильного похмелья!

Мой друг, начальник лаборатории АЗЛК, раллист, ехал по просторному шоссе где-то около 130 километров в час и пошел на обгон грузовика справа, так как слева грузовик обгоняла другая легковушка. При такой огромной разнице скоростей обгон почти мгновенен, а справа от грузовиков на просторных шоссе остается, как правило, достаточно асфальта, если бы... Если бы за полсекунды до обгона водитель грузовика не взял резко правее, увидев в зеркало не моего друга, а легковушку, обгонявшую его слева, как положено. Мой друг погиб – никогда не делайте за рулем ничего резко! И не обгоняйте справа, даже если вы мастер спорта и очень спешите.

Один мой знакомый был покалечен унитазом в упаковке, выпавшим на повороте на крышу его автомобиля из кузова обгоняемого грузовика. Кстати, из кузовов очень много всего выпадает при движении, будьте внимательны.

Знакомый моего знакомого, тоже раллист, погиб совершенно, казалось бы, в уникальном случае, который тем не менее повторяется почти с каждым: раннее утро, солнце, сухое и абсолютно пустынное шоссе, в конце которого, почти на горизонте – «девятка», мирно стоящая на правой обочине. Опытный водитель все равно в такой ситуации сбросит скорость: а вдруг стоящий автомобиль оживет? Но в данном случае «девятка» была пустой – она просматривалась насквозь, и никакой головы водителя видно не было. Поэтому опытный знакомый моего знакомого скорость (и очень приличную) не сбросил, а за долю секунды до обгона «девятка» вдруг ожила и с обочины пошла прямо на разворот! Предполагают, что водитель «девятки» (он тоже погиб), наклонившись, что-то исправлял в машине.

Тоже ранним летним утром на совершенно пустом шоссе под Полтавой водитель «Волги» с изумлением увидел, что встречный, еще далеко-далеко впереди идущий «ЗИЛ», плавно-плавно пересек осевую и едет по его полосе ему навстречу, – что делать? Времени на мысли оставалось достаточно: водитель «Волги» сбавил скорость, помигал светом – «ЗИЛ» как ехал в лоб, так и едет. И тут он, водитель «Волги», делает первую ошибку: берет левее и сближается с грузовиком в свободном левом, в его ряду. Когда до странного «ЗИЛа» оставалось совсем чуть-чуть, возмущенный водитель «Волги» делает вторую ошибку, стоившую ему жизни: он включает мощный клаксон и дальний свет одновременно. Водитель «ЗИЛа» просыпается – да, он спал! – и, ничего не соображая, увидев себя во встречном ряду, инстинктивно рвет руль вправо...

А что же здесь надо было делать водителю «Волги»? Первое – понять, что водитель

встречной уснул. Теперь вы это поймете. Второе – заехать на свою обочину как можно глубже и желательно выйти из машины – имейте в виду, что уснувший водитель, заехавший на обочину и ощутивший тряску, как правило, просыпается – еще на этом свете.

Заканчивая краткий обзор специфики езды по шоссе, напомним, что самый опасный, самый аварийный период для водителей не ночь, не распутица и даже не гололед. Самый опасный период – когда частники после «зимней спячки» вновь берутся за руль.

Спаси нас Бог в пути от дураков, а с остальными мы справимся сами.

Гололед!!!

Зимой на российских дорогах начинается самое настоящее ледовое побоище. А в Москве вообще светопреставление, потому что количество машин в ней растет в геометрической прогрессии.

Сначала вообще о «скользкости». Будьте очень осторожны на «зебре», особенно если приходится на ней поворачивать или маневрировать, обязательно сбросьте скорость – во время дождя белое вещество, из которого она сделана, скользкое, как мыло.

Первые капли дождя – опасны! Они насыщены еще не смытой пылью, жиром, и машину несет на поворотах, при торможении на удивление легко.

А теперь – гололед. Самое главное правило – НА ЛЬДУ, НА СНЕГУ НИЧЕГО НЕ ДЕЛАТЬ РЕЗКО. Плавность, плавность и еще раз плавность позволит вам пережить зиму без аварий.

Посмею утверждать, что иномарки на скользкой дороге наиболее опасны. Особенно если учитывать, что ведут их «крутые» и «прикинутые» и что 80 процентов этих машин – списанное на Западе старье на полулысой резине и с самодельными тормозными колодками.

Приходилось видеть, как владельцы «Мерсов» или «Фордов» ловят кайф, вращая на месте руль одним пальцем. Да, гидроусилитель руля – штука хорошая. Но только на сухой дороге. На скользкой – опаснейшая, так как не дает возможности руке чувствовать меняющееся сопротивление дороги. Мощные автомобили при гололеде имеют все шансы нюхать выхлоп «Запорожца», так как их колеса со светофора будут крутиться, а машина – стоять. «Запор» же пойдет «внатяжечку», почти без пробуксовки.

Кстати, если в хороший гололед вы хотите дать всем фору со светофора – в том числе и крутым иномаркам, – трогайтесь со второй передачи, это и безопаснее, и эффективнее.

Не уверен – не обгоняй. А уверен – обгоняй! (водительская заповедь)

Если вы решились ездить зимой, то начните с проверки тормозов: одинаково ли эффективно они работают на каждом колесе? Именно разность тормозных моментов колес является основной причиной заноса. Проще всего бы это сделать на специальном стенде, но вряд ли вы его найдете. Поэтому выберите равномерно и умеренно скользкое пространство, разгонитесь и притормозите до тех пор, пока не выявится закономерность заноса вашего автомобиля. Если при торможении автомобиль тянет влево так, что приходится удерживать руль, то тормоза правого переднего колеса вашего автомобиля неэффективны. И наоборот. Очень поможет, если кто-то со стороны проследит за моментами «юз» каждого из колес, а вы или автосервис сделаете так, чтобы они совпадали.

Если гололед катастрофический, а вам надо не ездить, а просто куда-то доехать, то оставьте в колесах 0,6 – 0,7 атмосферы, только будьте бережнее на выбоинах – это даст заметный эффект. Если гололед умеренный, то я делаю в колесах 1,0– 1,2 атмосферы. Жалко, конечно, резину, но себя жалче.

Вот несколько правил, которые я располагаю по степени важности:

– тормозите «качками», это даст вашей машине возможность выровняться, выйти из небольшого заносика;

– всегда будьте готовы врубить низшую передачу – торможение при гололеде двигателем очень эффективно. Этот прием обязательно отрепетируйте на свободном пространстве, он много раз спасет ваш кошелек – посадите рядом человека и по его внезапной команде резко тормозите и одновременно врубайте одну за другой передачи, с 4-й по 1-ю. Когда добьетесь автоматизма, считайте, что вам здорово прибавили зарплату;

- никогда не катитесь на «нейтралке» и тем более не тормозите на ней;
- если вы пересели с заднеприводного автомобиля на переднеприводной, будьте осторожны вдвойне! Знайте, что при заносе заднеприводного автомобиля самое эффективное – сбросить газ. А на переднеприводном – прибавить;
- при околонулевой температуре опасайтесь мостов и эстакад, особенно утром и ночью,
- они промерзают и встречают вас чистым льдом совершенно неожиданно;
- в любой момент своего движения вы должны контролировать степень «скользкости» под колесами автомобиля. Для этого можно иногда притормаживать, если нет никого сзади, и вы сразу почувствуете, в какой степени реагирует на это ваша машина.

Довольно точным «гололедометром» может служить коробка передач: если вы едете на 4-й передаче, и при резком прибавлении газа двигатель «взрывает», а скорость не прибавляется, вы попали в супергололед – это все равно, что выехать на хоккейную площадку. Если то же самое происходит на 3-й передаче, выезжайте куда-то только под пистолетом. Если на 2-й – ездить можно, но максимально собравшись.

Допустим, вы куда-то съехали и забуксовали – что делать?

Перво-наперво – ни в коем случае не газовать. Попробуйте трогаться со второй передачи и давать газ ровно столько, чтобы машина не заглохла. Старайтесь следить при этом, чтобы передние колеса не были сильно вывернуты – чем они прямее стоят, тем больше у вас шансов выехать. Опытный водитель знает: если у машины есть «раскачка» туда-сюда хотя бы 20 сантиметров, то она скорее всего выедет без посторонней помощи: вперед, назад, вперед, назад, надо только не газовать и быстро переключать передачи.

Если раскачки нет, то это значит, что вы капитально сели и скорее всего – «на брюхо»: берите лопату и откапывайтесь. Зимой вообще полезно возить в багажнике совковую лопату.

Гололед бывает такой, что оба колеса крутятся, а машина стоит на месте. В этом случае, чтобы поехать, надо машину столкнуть с места. Если вы один и никто помочь не может, поставьте «подсосом» минимальные обороты, опустите стекло своей двери, откройте ее нараспашку и толкайте машину сами. Только успеете потом догнать.

Очень часто машина буксует в безобидном, казалось бы, месте потому, что одно ее ведущее колесо падает на лед. Здесь надо либо порубить лед лопатой, либо посыпать его песочком.

И последнее – если вас все же понесло, вы сбрасываете газ, выкручиваете руль в противоположную заносу сторону и инстинктивно жмете на тормоза.

Не делайте этого, последнего! Торможение только усугубит вашу ситуацию. На невращающихся, заблокированных колесах машина теряет даже ту управляемость, которой обладала. Как бы ни протестовал ваш организм, снимите ногу с тормозной педали и попробуйте поддать газку, только не много.

Самое гениальное, что вы можете сделать после наступления зимы, – на свободном пространстве позапускать на разных скоростях и передачах машину в занос и выводить из него. Не считайтесь ни со временем, ни с затратами – этот опыт бесценен.

А еще лучше – не ездить вообще: одна заводка двигателя в мороз равна по износу 200–300 километрам пробега, но об этом – в следующей главе.

Если на улице сильный мороз

Допустим, на улице сильный мороз (ниже 17 градусов С), а вам позарез надо куда-то ехать – какова последовательность ваших действий? О том, как завести машину, вы прочитали в главе «Как завести автомобиль после зимней спячки» – в сильный мороз надо делать все то же самое. Единственное, о чем я там не сказал, – при заводке двигателя в мороз надо обязательно выжимать сцепление, а то стартеру тяжело будет крутить и двигатель, и коробку передач. Обычно «Жигули» в сильный мороз заводятся на полностью закрытом подсосе. Часто они тут же глохнут, и, чем сильнее мороз, тем большее количество раз это повторяется – до трех, четырех, прежде чем двигатель заработает устойчиво. Не спешите отпускать педаль сцепления – движок еще холодный, слабенький, себя-то еле тащит. Дело в том, что многие считают, что если рычаг коробки стоит на нейтрالي, то коробка не работает, это не так. Большая часть ее

валов и шестеренок крутится, если педаль сцепления отпущена. Полностью КПП выключена, когда сцепление выжато. Поэтому, если вы отпускаете на нейтраль педаль сцепления, это значит, что вы начали разогревать КПП, что создает дополнительную нагрузку на двигатель.

Скажу сразу – ездить без нервотрепки на собственных автомобилях в сильный мороз могут себе позволить только состоятельные люди. Потому что износ всех деталей резко, очень резко увеличивается.

Так выпьем же за то, чтобы машины погубили культуру (Эрих Ремарк)

Одна заводка двигателя, как утверждают исследователи, эквивалентна по износу нескольким сотням километров пробега. Прикинем: на работу, с работы – всего пара морозных недель состарит ваш двигатель минимум на 10.000 километров, а это чуть ли не годовой пробег среднего частника. Резиновые детали на морозе, как известно, дубеют, а это значит – текут сальники двигателя, коробки, манжеты тормозов. И ладно, если бы они текли в сильный мороз и переставали течь в слабый – не перестают и в слабый, и даже весной и летом. Дело в том, что чем тверже резина, тем больше она при трении изнашивается. То же относится и к шинам. Вы-то едете в теплой кабине, и у вас ощущение, что машина «прогрелась». Но не забывайте, что прогрелся только двигатель и совсем чуть-чуть коробка, а все остальное – амортизаторы, рычаги, ступицы, тормоза, колеса – работают, трутся, катятся на ледяном ветру и изнашиваются, изнашиваются, изнашиваются...

Если бы в сильный мороз работали на износ только трудящиеся и катящиеся детали, было бы полбеды. Беда в том, что страдает и сам кузов – вы замечали, что чем холоднее, тем жестче подвески? Да, амортизаторы тоже деревенеют и потому передают на кузов усилия от дороги значительно большие, чем обычно. Соответственно и места крепления к кузову амортизаторов и рессор разрушаются быстрее, там появляются трещины, сначала невидимые глазом, а потом все большие, и где-нибудь в середине лета вы с удивлением обнаружите, что днище надо варить.

С полной уверенностью можно сказать, что зима сжирает ваш автомобиль раз в пять интенсивнее, чем лето. И все это еще без учета соли, которой обильно посыпают у нас улицы. Если же учесть и ее, то, по моим подсчетам, каждая поездка в сильный мороз на метро на работу и с работы экономит вашей семье никак не менее 5 долларов. В день! Вот такая арифметика зимы.

И что еще очень важно: позавчера, например, было минус 23 градуса. За день, наездив всего 100 километров, лично я видел четыре аварии с одним трупом. И все четыре – на мостах.

Да, в предыдущей главе я писал об этом – зимой мосты и эстакады особо опасны. Здесь спешу добавить: в сильный мороз они опасны вдесятеро. По двум причинам. Первая – в сильный мороз, как правило, нет снегопадов, гололеда, дороги кажутся сухими, и мы невольно прибавляем скорость. Это все правильно, но только не на мостах и эстакадах – они обдуваются ледяными ветрами, промерзают насквозь, и в сильный мороз их не берут даже те гадости, которыми у нас поливают и посыпают улицы, и это причина вторая. Когда вы въезжаете на мост, старайтесь, во-первых, двигаться медленно, во-вторых – без пробуксовки, «внатяг», и, в-третьих, – на почтительном расстоянии от соседей и особенно от встречных, потому что если их занесет и куда-нибудь бросит, то вы уже ничего не сумеете предпринять...

И последнее, что я упустил, говоря о езде в гололед: при повороте зимой на КАЖДУЮ НОВУЮ улицу включайте все свое внимание на полную мощь и старайтесь заново определить новое состояние дороги под колесами – там полили, а здесь посыпали или не полили и не посыпали, здесь мели, а там скребли, не доверяйте одинаковому вроде бы цвету и виду асфальта на той улице и на этой, особенно в свете фар – там могли быть песок и соль на голом асфальте, а здесь – песок и соль уже на чистом льду.

В общем, ездите в сильный мороз на здоровье. Но только по самой крутой необходимости.

Езда задним ходом

Каждому из нас приходится это делать довольно часто, практически каждый день, и множество вмятин, царапин на наших автомобилях получены именно тогда, когда мы включаем заднюю передачу.

Начну с чуда. Оно произошло в 1970 году в экспериментальном цехе «ЕрАЗа», где обслуживалась сборная АЗЛК по аваторалли перед очередным первенством страны. Местные, армянские, мастера баранки очень ревниво относились к москвичам. И однажды сыграли шутку: видя, что «Москвичу» придется выезжать задом из цеха, они отмерили веревкой ширину машины, прибавили два сантиметра и сдвинули металлические ворота именно на это расстояние.

Ситуация осложнялась тем, что «Москвич» стоял не по центру ворот и довольно близко к ним – три метра. То есть вырулить, попасть по такой кривой в створ ворот да еще и задом казалось совершенно невозможным, и я, студент Автомеханического института, взятый на эти ралли «за свой счет» во время каникул как бы мальчиком на побегушках, бросился эти ворота раздвигать шире, потому что за руль того «Москвича» садился мой кумир – Эммануил Лифшиц, многократный чемпион Союза, мастер спорта международного класса.

«Стоп» – остановил меня Мастер: он сразу увидел приготовленный ему сюрприз. Марк сел за руль, завел двигатель, хитро улыбнувшись, поправил зеркало заднего вида и, глядя только в него, не оборачиваясь (!), с визгом, пробуксовкой колес (!!!), резко крутнув рулем туда-сюда, буквально пулей вылетел из цеха!

Наступил на тормоза – посмотри в зеркало (аксиома)

Все ахнули и бросились осматривать бока его машины, хотя и так было ясно, что гулкие металлические ворота отозвались бы на любое касание. После этого случая на Лифшица армяне смотрели, как на Бога, и приоритет столичных мастеров руля над еразовскими был утвержден без боя.

Чему учит этот случай? Первое – мастерство безгранично. Второе – маневренность автомобиля при движении задним ходом значительно выше, чем передним. Однако это движение задним ходом поэтому и более коварно, так как опровергает наш опыт. Дело в том, что для обернувшегося назад и не очень опытного водителя багажник как бы становится капотом, и потому он крутит руль влево, когда зад автомобиля надо подать левее. А он неожиданно идет вправо – все наоборот. К тому же задним ходом почти всегда движутся в ограниченном пространстве, глядя назад, и потому забывают смотреть на то, какие кривые выписывает перед автомобиля – значительно более размашистое, чем зад.

Поэтому запомните: при движении задним ходом надо умудряться смотреть в обе стороны одновременно.

Для каждого, кто только начинает ездить, возникает вопрос: а как, через какое плечо смотреть назад – через правое или левое? Отвечу – через то, через какое удобнее. Я, например, заезжая в гараж, сначала смотрю через левое, потому что левая сторона машины ближе всего проходит от угла гаража, а потом перекидываюсь на другую сторону – так как уже правый бок машины описывает кривую в непосредственной близости от стены. Многих смущает, что руль при этом приходится крутить одной рукой – ничего страшного. Профессионалы, например, делают это так: прижимают распрямленную ладонь к рулевому колесу, оборачиваются назад и вращают руль в обе стороны сколь угодно быстро – ладонью, без участия пальцев. Здесь очень помогут перчатки. Обернувшись назад и манипулируя рулем, имейте в виду, что машина будет выполнять ваши желания как бы чуть-чуть запаздывая, так как для того, чтобы зад ее пошел туда, куда вам нужно, необходимо сначала сработать переду, которым вы и управляете.

Задним ходом гораздо проще влезать в ограниченное пространство между автомобилями для парковки. Если разворот на «сто восемьдесят» на узкой дороге передом вы делаете за два-три приема, то задним ходом его запросто сделать за один поворот руля. Кроме того, задняя передача в автомобиле – самая мощная. Это значит, что если вы не можете заехать на первой передаче на какую-то очень крутую горку или что-то пробуксировать, то вам остается попробовать сделать это задним ходом, предварительно загрузив балластом багажник, если ваш автомобиль заднеприводной.

Если хотите испытать на машине острые ощущения, то выберите ровную свободную площадку, разгонитесь задним ходом и резко выкрутите руль в любую сторону способом профессионалов – ладонью. Одновременно дерните ручник – машина ваша развернется на 180 и больше градусов, и если вы успеете за это время включить вторую передачу, то она в ту же сторону поедет уже передом – так делается эффектный трюк в фильмах, где уходят от погони.

В общем-то, этот маневр безопасен, если выполняется на ровной поверхности, по которой машина скользит, не имея препятствий колесом.

Очень часто, поворачивая, ваш автомобиль проходит боками в непосредственной близости от предметов, опасных для его полировки: столбы, деревья, угол дома, ворота гаража и т. п. Есть такое ценное правило «средней стойки»: если препятствие, не задев, миновало среднюю стойку машины (место, где крепится ремень безопасности), то можете быть спокойны – вы его задней частью автомобиля уже не заденете. Но это правило применимо только для движения передним ходом!

Огромных хлопот и затрат на ремонт вы сможете избежать, если не поленитесь на даче, за городом, на асфальтовом поле закрепить тонкие прутики в совершенно произвольном порядке и станете передом и задом между ними двигаться. Поставьте себе задачу, например, остановиться от прутика в пяти сантиметрах – остановитесь, а потом замерьте и получите коэффициент вашего непрофессионализма. Проведите на земле черту и поставьте себе задачу остановиться на ней передними, задними колесами – остановитесь, а потом замерьте: вы будете ошеломлены результатами. Но не пугайтесь – пять-шесть таких тренировок, и вы станете водителем на голову выше, чем были. Вы обретете ощущение и габаритов машины, и сумеете постичь адекватность поведения машины манипуляциям руля, надо ли говорить, как это важно? Ведь в 99 процентах столкновений не хватает какого-нибудь десятка сантиметров. Поэтому такие тренировки являются истинно «золотыми».

Умение слышать свой автомобиль экономит большие деньги

Оказывается, есть люди, которые вообще НИЧЕГО за рулем не слышат, а ведь звук в автомобиле – самый главный сигнал неисправности. Перегрев двигателя да падение давления масла – вот, пожалуй, и все неисправности, в которых звук не участвует, да и то поначалу, на той стадии, в которой еще возможно избежать серьезных последствий этих неисправностей. Во всех же остальных случаях о грядущей беде и о грядущих тратах водителя предупреждает звук.

Объективно слышать собственный автомобиль всегда непросто, потому что к нему привыкаешь. Тем более, что звук какого-либо дефекта начинается постепенно, с нуля, и ухо водителя часто воспринимается его уже как необходимый атрибут родного автомобиля или попросту не слышит.

Я был свидетелем того, как остановилась колонна раллистов АЗЛК, едущих на чемпионат Союза в Эстонию, где-то на полпути. Один из гонщиков сказал товарищу: «Сядь за мою, не могу понять: как за сотню переваливаешь, похоже, что коробка шкворчит».

Они поменялись рулями и километров через сорок, остановившись опять, оживленно обменялись впечатлениями, рассказав друг другу все об их автомобилях.

Да, меняться рулями всегда очень полезно, потому что после этого гораздо острее чувствуешь недостатки или преимущества автомобиля собственного, и многие автопрофессионалы, как я убедился впоследствии, именно этот пример переносят на отношения полов, утверждая, что «побочные связи укрепляют семью»: «Нет, моя все-таки лучше...»

Слышать свой автомобиль удобнее всего в тоннелях, в местах, где можно проехать рядом со стеной, сплошным бетонным забором. При этом надо обязательно опустить стекла – отраженный от стены звук не хуже любого импортного стенда расскажет вам о состоянии вашего автомобиля. Еще лучше, если эта дорога, которая рядом со стеной, – выбитая: все стуки подвесок будут, как на ладони.

Перво-наперво научитесь отличать частоту вращения (биения) колес от частоты вращения двигателя, а обе эти частоты от колебаний кузова. На отечественных автомобилях это несложно – они, даже новые, достаточно шумят всеми своими агрегатами и узлами. Самый популярный дефектный шум колес в России – «бу-бу-бу», отдающий, как правило, в руль. Это значит, что скорее всего ваши колеса имеют «шишку», «грушу» – вздутия боковин, являющиеся следствием скоростного переезда через выбоины и «контактной» парковки к бордюрам: разрывы корда боковины.

Второй по популярности вариант – «восьмерка» покрышки, но в этом случае «бу-бу-бу» выраженно нечетко, главным образом – биение руля и вибрация кузова.

Каждое колесо вы можете элементарно диагностировать самостоятельно: поднимаем его на домкрате и вращаем его либо рукой, либо двигателем, если оно ведущее. Не бойтесь заводить движок и включать потом передачу, если одно из ведущих колес поднято, – лишь бы надежно была застопорена противоположная сторона. Колесо вращается, смотрим на него спереди или сзади – вдоль оси автомобиля. Сначала смотрим не на покрышку, а на диск – его биение не должно ощущаться глазом.

Затем смотрим на бок покрышки: импортная резина вращается почти незаметно, не вибрируя, ну в крайнем случае ее борт ходит туда-сюда на 1,0 – 1,5 миллиметра. Наша, даже новая, резина грешит этим же дефектом на 2 – 5 миллиметров. Если получается больше – эту покрышку надо ставить на задний мост или в запаску.

Это мы с вами определили осевое биение колеса. Радиальное наблюдаем сбоку, и цифры все те же.

«Грушу», «шишку» мы увидим сразу, такое колесо годится только на выброс или в крайнем случае, если жизнь недорога, а денег мало, ее надо разбортовать, наложить на «шишку» изнутри заплату из куса камеры и поставить это колесо назад.

Если особого биения колес нет, а руль все же трясется и особенно на какой-нибудь одной скорости (около 80 – 90 км/час), то это дисбаланс колес – неравномерное распределение массы колеса. Дефект, надо сказать, очень неприятный, дискомфортный, убивающий всю прелесть автомобиля.

Устранить дисбаланс можно в любом металлоремонте, а можно и самостоятельно, прочитав главу «Сам себе сервисмен» этой самой книги, только предварительно надо запастись грузиками.

Пока колесо поддомкрачено, крепко возьмите его за бока (по горизонтали и вертикали) и покачайте вперед-назад: если есть стук, то это подшипник ступицы, его надо регулировать.

Стук амортизатора соответствует каждой ямке и выбоине. Если он глухой, то значит еще целы его резиновые втулки, которые, тем не менее, надо срочно менять, и ремонт тогда получится копеечный. Если же стук уже металлический, то вы рискуете потратиться на работы по приварке кронштейнов, проварке днища и т. п. Сами амортизаторы стучат довольно редко – в случае обрыва штока.

Как правило, из них вытекает жидкость (в этом случае тело амортизатора как бы черное, оно в масле), обычно амортизатор стучит в местах своего крепления либо к подвеске, либо к кузову.

Шаровые опоры стучат при переезде через трамвайные пути, на чередке крепких выбоин, а на небольших выбоинах и неровностях они не стучат. Пальцы рулевых тяг, а также шестерни рулевого механизма – реечного и червячного – на выбоинах, переезжаемых в прямом направлении, не стучат, они проявляют себя только тогда, когда колеса вывернуты, и тем больше стучат, чем больше они вывернуты.

Дефекты двигателя, выражаемые стуками, не так уж и многочисленны: стук коренных подшипников коленвала, шатунных подшипников, стук цепи распредвала, стук клапанов, стук подшипников помпы (водяного насоса), подшипников генератора или визг его щеток. Есть, конечно, и еще стуки, но они достаточно редки, во всяком случае я их на своей автомобильной жизни не слышал. Лишь однажды довелось мне на 412-м двигателе услышать, как масляный шуп задевает за коленвал.

Самый распространенный стук двигателя – стук клапана, одного или нескольких: сухой, щелкающий металлический звук наверху двигателя, не меняющий ни тона, ни громкости с прибавлением оборотов. Его частота вдвое меньше частоты оборотов двигателя, и это главный признак именно этого дефекта. Не пугайтесь, найдите механика, который за час работы прямо на улице все сделает.

На многих станциях эта недорогая регулировка включается в ТО, которое стоит во много раз дороже и в полном объеме вам не нужно, но его придется делать именно из-за клапанов...

Второй по «популярности» стук – шелест, звон, грохот цепи привода распредвала. Цепь находится спереди двигателя, в его корпусе, сразу за вращающимися шкивами, и звук идет оттуда, но он очень разный – от чуть звонкого металлического шелеста до лязгания, когда уже цепь совсем болтается. Главная его примета – он меняется при прибавлении и сбрасывании

газа. Если машина ваша нестарая, цепь вы сможете подтянуть сами, действуя строго по инструкции по эксплуатации, там эта регулировка есть: пять минут работы. Если такая регулировка не помогла, значит, придется обращаться к специалистам: требуется либо замена цепи, либо замена натяжительного механизма.

Звонкий щелчок под днищем заднеприводных «Жигулей» при трогании с места и резких переключениях передач – надо менять крестовину кардана.

Нормальная подвеска, как вы понимаете, работает бесшумно. Все дефектные звуки подвесок вызываются неровностями дороги. Об амортизаторе мы уже говорили. Как проверить, работает ли он? Для этого надо сильно качнуть соответствующее крыло – если машина качнется более одного раза, то амортизатор плохой, он практически сразу же должен гасить колебания.

Вибрация при торможении – это довольно частый дефект жигулевских рабочих (обычно – задних) тормозных цилиндров. Их можно заменить, а можно разобрать и зачистить «бархатной» шкуркой зеркала цилиндров.

Если стук (хруст) появляется только при повороте, то неисправен либо подшипник ступицы одного из передних (скорее всего) колес, либо ШРУС – шарнир равных угловых скоростей (полуось), если автомобиль переднеприводной. Чаще других машин этим страдает «Москвич».

Звяканье на неровностях в районе задних колес – это болтается распорная планка ручника. Колеса и барабаны надо снять, а планку развернуть на 180 градусов.

Очень часто на выбоинах и на поворотах звонят, стучат, скребут декоративные накладки, колпаки колес, которых в магазинах сейчас развелось множество, – попробуйте проехать без них.

Непривернутое колесо тоже звучит очень разнообразно, его непросто диагностировать, но легко привернуть.

Вот, пожалуй, и все об основных опасных звуках.

Вам надо ехать, а вы выпили...

Пока передам вам свой опыт по этой части: вам надо ехать, а вы выпили, что делать? Как в таких случаях вести себя и машину? Как разговаривать с гаишником, если он вас остановит?

Если вы вынуждены ехать на выпивку и обратно за рулем, но не хотите пьянеть, то не ищите никаких заграничных или «кагэбэшных» чудо-таблеток, а наварите жидкой рисовой каши, бухните туда граммов сто сливочного масла да наварните все это перед выездом – эффект гарантирован. Этот же способ незаменим и вовсе без руля, в тех случаях, когда вы знаете, что придется много пить и вести себя при этом прилично.

Если выпивка застала вас врасплох и вы не смогли к ней подготовиться дома, то имейте в виду: запах тем слабее, чем качественнее напиток и с меньшим количеством других напитков он смешан. Нет четко определенной дозы, которая была бы безопасна для «трубки» инспектора, – они сделаны столь безобразно, что могут не среагировать на сто граммов водки и завалить вас после глотка пива. Поэтому главное – остановиться на той дозе, которая хотя и дает запах, но не влияет на лицо и глаза. К тому же запах – вещь далеко не обязательная, его наличие зависит от строения клапана в пищеводе, я знал людей, которые, приняв очень прилично, останавливались патрулями, но, поскольку лицом держали нагрузку, отпускались – от них совершенно не пахло.

Не пей за рулем – на капоте удобнее (совет бывалого)

Не жуйте от запаха мускатный орех, чеснок и мятные таблетки, для инспектора это верный сигнализатор пьяницы. «Шарики» – это тоже заграничная муть, надежнее перед поездкой выпить 20 граммов растительного масла, а еще лучше взять его с собой и выпить пару глотков в случае опасности, т. к. масляная пленка держится минут 15-20.

Для возвращения домой не выбирайте закоулки и пустынные улицы, двигайтесь по магистральным, если на них еще осталось хотя бы небольшое движение, – избегайте быть одиночным автомобилем. Имейте в виду, что выпившего – и с похмелья – водителя выдают потеющие стекла автомобиля. Если вас остановил инспектор, не ждите его в машине, где запах

алкоголя всегда гуще, а выйдите ему навстречу и постарайтесь встать так, чтобы ветер не нес ваше «амбре» на него.

Не скидывайте со счетов удачи и то обстоятельство, что инспектор сам может быть «с запахом», в таком случае он сможет вас оценивать только по внешнему виду.

Если уж вас учуяли, не упрямитесь, что «ни в одном глазу», а покайтесь, объясните, что было совершенно безвыходное положение, но не надейтесь, что платить не придется, – был в моей автомобильной жизни единственный инспектор, которого я до сих пор помню:

«Эх, сержант! – сказал я ему, когда попался по уши. – Я вот всю жизнь мечтал встретить такого гаишника, который посмотрел бы в глаза, все понял и отпустил – я бы навсегда и имя его запомнил, и сыновьям его передал!» И что вы думаете – посмотрел он на меня внимательно и – отпустил.

Я за руки его начал хватать: «Как твое имя?», а он лишь отмахивался от меня, садясь в свою «канарейку».

К сожалению, откупиться в такой ситуации не проблема.

Такса 20 – 80 долларов, если ничего серьезного вы не натворили. Можете попробовать отложить в карман мелкие купюры и, если остановят, слезно заявить, что больше ни гроша нет – помогает, сэкономите.

Но еще больше сэкономите, если оставите машину и поедете домой на метро. Можете взять такси, все равно это будет гораздо дешевле. А чтобы не мучиться сомнениями – ехать или не ехать за рулем в подпитии, представьте тюремные нары, лязг замков, вы сидите на жесткой казенной кровати и вспоминаете именно эту секунду: ехать – не ехать? Потом тяжело вздыхаете и думаете: «Господи, ну какой же я был идиот!...»

Сон за рулем – самый короткий путь на тот свет!

А сейчас поговорим о самом страшном, а значит – о самом главном. Если бы меня, проработавшего десять лет испытателем, меня, объехавшего весь Союз и земной шар по 40-й параллели, работавшего каскадером и вот уже двадцать четыре года не проводящего без руля ни единого дня, спросили: что самое страшное на дорогах – двойной обгон, гололед, отказ тормозов, открытый люк, пьяный пешеход, – то я бы ответил: самое страшное для водителя, его пассажиров и всего, что их окружает, – это секунда, когда водителю захотелось спать. Я не для того привел свои «титулы», чтобы похвалиться, а только для того, чтобы вы, дорогие читатели, мне крепче поверили: нет ничего страшнее, чем сон за рулем.

Если бы перед вами прошла вереница лиц, друзей и знакомых, погибших на дорогах из-за сна, как проходит она сейчас передо мной, если бы вы ездили с ними и знали, какие это были асы дорог, которым я и в подметки не гожусь, то вы бы поверили мне сразу и навсегда – нет ничего опаснее, коварнее и ужаснее, чем сон за рулем.

Он приходит абсолютно незаметно: та же разделительная полоса перед вами, тот же шероховатый асфальт, те же звуки, те же желания закурить, почесать левый висок, но только вы уже почти на том свете: вы спите с открытыми глазами и несетесь в лоб грузовику...

Быстро поедешь, тихо понесут! (Неоспоримая истина)

НИКОГДА НЕ БОРИТЕСЬ СО СНОМ!!!

Не вертите изо всех сил головой, не врубайте на полную мощь музыку, не трите лицо, не ерзайте на сиденье и не орите во всю глотку песни: самый лучший способ борьбы со сном – это поспать.

Как только уловили вы в себе голос Морфея, остановитесь, откиньте спинку, закройте глаза: даже десять-пятнадцать минут забытья помогут вам безопасно доехать до следующего позыва. Если сон не идет – не беда: то же время с закрытыми глазами, в расслабленном состоянии будет не менее целительно, чем сам сон. Если остановиться для сна невозможно, то остановитесь для того, чтобы до него доехать, – обегите машину десять раз, двадцать раз присядьте, и минут десять-пятнадцать, как минимум, работоспособности вам гарантировано.

Сон водителя здорово провоцируется сном пассажира. Если вы – пассажир. И хотите жить долго, если вы настоящий друг того, кто сидит за рулем, то разговаривайте с ним, спрашивайте его, травите анекдоты, открывайте боржоми, делайте бутерброды и ни на йоту не давайте ему

понять, что вам хочется спать ничуть не меньше. Если в ваших дебатах наступила пауза и вы искоса вглядываетесь в профиль водителя, силясь понять: не засыпает ли он? – то знайте: первый признак этого – сбрасывание газа и плавное приближение либо к обочине, либо к осевой. Заметно помогает в борьбе со сном, если уж она началась, курение и особенно – рок-н-ролл. «Заводные» мелодии могут вообще прогнать сон, имейте их на всякий случай в своей фонотеке, даже если вы их не любите. «Кока-кола» или «Пепси» тоже способствуют. Кофе на меня, например, не действует. Горячий крепкий чай помогает. Но еще лучше помогает дорога: если она «веселенькая» – с колдобинами, поворотами и выбоинами, если вдоль ее обочин есть, на что посмотреть даже в свете фар, – навряд ли вам захочется спать. Самые опасные в этом смысле дороги – западные автобаны.

До сих пор мне страшно вспомнить дороги Соединенных Штатов – никогда мне не было так тяжело, как там: мы отставали от графика, а заменить меня за рулем в нашей колонне было некому – Господи, что я только не вытворял тогда, чтобы не уснуть! Орал по радиации песни, ругался на невероятной смеси из четырех языков, напрягал изо всех сил сразу все тело, все его мышцы (что, кстати, здорово помогает, если проделать это пять-шесть раз). Но спать хотелось так дико, что по-настоящему мне помогла лишь воображаемая картина того, как жена моя и сыновья получают папин гроб в Шереметьево-два... Сон, как отрезало.

Теперь вы понимаете, почему самые страшные и многочисленные аварии случаются на автобанах? Скорости высоки. В США-то еще есть ограничения – 60 – 65 миль в час. А в Германии, где их нет, мы, раскошегаривая свои «чяхотки» до 160 и чувствуя себя при этом камикадзе, только вздрагивали, когда нас, как стоячих, нанизывали со свистом «Мерседесы» и «Порше». До сих пор символ Германии для меня – лакированная задница удаляющегося «Мерседеса»...

(Из патриотизма добавлю в скобках, что картина менялась на 180, стоило нам пересечь белорусскую границу – западники совершенно беспомощны на наших дорогах, и без конца приходилось нам чуть ли не кнутом подгонять их роскошные «лошадиные силы»).

Самое опасное время – после трех ночи до рассвета. Рассвет тоже очень опасен, потому что создает иллюзию освобождения. Вот когда уже полыхнуло солнце – легче. И вообще ездить ночью советую людям, во-первых, хорошо выспавшимся, а во-вторых, с четкой внутренней организацией. Остальным ночная дорога сократит скорее жизнь, чем расстояния.

И последнее – если вам кажется, что встречные фары идут вам в лоб, когда вы стопроцентно движетесь по своей полосе, немедленно съезжайте на обочину и дальше – через кювет, в кусты, в поле: встречный водитель наверняка уснул, а береженного Бог бережет.

Сам себе сервисмен!

Как можно доверять машине жизнь, а саму машину – какому-то дяде из автосервиса? Ну отвлечется он на минутку, ну не затянет, как следует, гайку рулевого наконечника, ему-то что...

Предвижу множество несогласных: это же надо все уметь! Это же надо иметь условия, чтобы машину-то обслуживать и отремонтировать, – оборудование, приспособления, инструмент...

Да, надо, когда действительно ремонт. Но он занимает ничтожную часть того времени, которое вы тратите на обслуживание, проверки, регулировки, осмотры вашего автомобиля. Ремонт как раз нужно (да и то не всякий) производить специалистам, на станции, а, например, все эти пресловутые ТО – 1, 2, 3 и т. п.? Их, конечно, придумали, умные люди, они очень правильно рассчитали, какие работы необходимо производить на автомобиле в зависимости от его пробега, но они не учли, что все мы живем в России: разве на наших сервисах делают хотя бы половину того, что написано в вашей гарантийной сервисной книжке? Даже если вы лично стоите над душой слесаря, разве вы можете точно сказать, что в ведре, которое он «принес со склада» и опрокидывает в ваш двигатель, – фирменное «жигулевское» масло, а не «восстановленная отработка», которую станции часто покупают из-за дешевизны? Разве вы можете гарантировать, что ни разу от тела слесаря не отвлекались на ту минутку, за которую он мог вам вместо вашего старого масляного фильтра поставить чужой старый, но тщательно протертый и вымытый, а новый засунуть в шкафчик и заработать таким образом на вас больше,

чем вы думаете?

А цены? Если еще, кроме качества ТО, учесть и их космические цены?

Обеспеченные люди имеют, как правило, личных механиков с того же часто автосервиса и любят рассказывать, как утром отдают им ключи от неисправной машины, а вечером получают их – от исправной. Именно такие механики больше других обворовывают своих патронов, так как им выгодно, чтобы эти машины чаще ломались. Именно они нагоняют на хозяев страху – какие плохие машины им достались и какие ужасные механики – до них. Но у богатых свои привычки...

Поэтому мой вам совет: делайте все, что возможно, сами. Сейчас гарантийного ремонта автомобилей практически нет, поэтому штампики о прохождении ТО в сервисной книжке вам не нужны. (Они для того, напоминая, чтобы машину не сняли с гарантии). Если же вам повезет где-то гарантийный ремонт обнаружить, то дешевле и спокойнее дать взятку за то, чтоб проставили эти штампики, а все работы по ТО проводить самому, это не так уж сложно. Купите пару книг по устройству вашего автомобиля, его ремонту и обслуживанию, и с Божьей помощью начали:

Начать лучше всего с осмотра днища машины на эстакаде, яме на предмет трещин, вмятин, течей. Даже в солнечный день при таком осмотре необходимо пользоваться переноской. Особенно тщательно осмотрите места приварки кронштейнов, передающих нагрузку на днище снизу или сверху: верхние концы амортизаторов, крепления системы выхлопа, рессор, двигателя, реактивных тяг, стабилизатора поперечной устойчивости, промежуточной опоры кардана. Причем вам не обязательно знать все эти названия, достаточно представить, как скачут вверх-вниз колеса, мосты, проследить места крепления каждой «железки», и вы хоть и смутно, но сможете угадать ее назначение, увидеть изъяны или хотя бы заподозрить их. Проконсультируйтесь по ним у «дяди Васи» и то, что возможно, устраните с помощью коллег-умельцев.

Запомните все следы подтеканий и не бойтесь их – даже «Роллс-Ройс» имеет норму в несколько капель течи на час работы, а уж наши-то!.. Дешевле доливать масла в двигатель и коробку, чем ехать на сервис и менять сальники, тем более что эта замена вовсе не гарантирует вас от подтеканий дальнейших. Другое дело, если через сальник не подтекает, а льет...

Течей же, которых надо бояться, – три: тормозной системы, топливной и амортизаторов. Последние можно и перебрать, менять не обязательно – сейчас появилось множество частных «лавочек», где ваши амортизаторы (или стойки передней подвески) могут привести в божеский вид. И даже если вы заплатите за эту работу немногим меньше стоимости нового амортизатора, то это вовсе не значит, что вы прогадали. Думаю – наоборот: перебранные вручную, уже притертые детали будут служить дольше, чем новые.

Течи тосола усиливаются на холодном двигателе и часто вовсе прекращаются на горячем. Поэтому, оставляя машину на ночь, подсуньте под ее передок лист фанеры или картона – утром на нем, словно на фотографии, отпечатаются все течи. Увидев голубые пятна, откройте капот и проведите пальцем по низу конца каждого резинового патрубка, стянутого хомутом. В том числе и по низу радиатора. Рано или поздно на пальце окажется тот же тосол. Прогрейте двигатель, чтобы резина стала мягче, и только после этого подтяните ослабший хомут. Если хомут при этом лопнул, а запасного нет, найдите кусок стальной мягкой проволоки, охватите им патрубок в том же месте и скрутите концы пассатижами.

Раза три-четыре не получится, зато на пятый вы научитесь делать замечательные хомуты и сами в этом деле станете «дядей Васей». Однако, когда разбогатеете, обязательно купите наборчик хомутов фирменных, и тогда насовсем забудете, что такое течи тосола.

Снимите колеса, проверьте состояние тормозных колодок, барабанов, дисков, рабочих тормозных цилиндров. Темные масляные пятна означают течи рабочих цилиндров, их надо менять. Чтобы удостовериться в этом точнее, концом отвертки отогните края резиновых чехлов, надетых на цилиндры, – оттуда польет жидкость, за которую вы так дорого платите.

Тормозные диски передних колес должны блестеть с обеих сторон, а барабаны задних – изнутри. Это значит, что они трудятся. Если поверхность ржавая – с этой стороны торможения нет, нужен специалист. Если диск имеет цвет побежалости (синеватый), значит, тормоза клинят – срочно на станцию.

Колодки задних колес изнашиваются неравномерно – передняя всегда больше, чем задняя. Поскольку их в среднем хватает на один сезон, то в середине сезона их полезно менять местами.

Если на колодках осталось около 2 мм. фрикционной накладки – их надо менять.

Проверьте состояние подшипников ступиц задних колес: наденьте колеса, покрутите их вперед-назад. Если у вас переднеприводной автомобиль, колеса должны вращаться легко, без заеданий и бесшумно. Кстати, именно на ступицах заднего моста вы прекрасно можете сами балансировать колеса и не платить за это дикие деньги. Делается это так: снимите с поддомкраченного колеса пассатижами все грузики – в обода, внутри и снаружи. Чуть-чуть строньте колесо с места. Если оно останавливается, как вкопанное, все нормально. Но это бывает редко, чаще оно начинает движение в обратную сторону и уже потом останавливается. Значит, внизу – его тяжелая часть: повесьте на противоположную грузик. Если мало, добавьте еще. Изнутри обода и снаружи, если на одной стороне не хватает места. Делайте это до тех пор, пока колесо будет замирать, как вкопанное. Потом на эту же ступицу вы крепите другое колесо, балансируете его и так далее. Для большей точности балансировки полезно смазку из подшипников этой ступицы вымыть бензином, а потом набить свежую. Конечно, динамическая балансировка (в движении) на специальном стенде точнее, но и такая, самодельная, дает достаточно комфорта при езде.

Перед проверкой передних колес лучше отжать плоской отверткой тормозные колодки от дисков, так как они и вне состояния торможения находятся друг с другом в контакте, – колесо как бы «шелестит», не бойтесь этого.

Покачайте туда-сюда каждое колеса, положив ладони на протектор спереди и сзади (по «горизонту»), а потом – сверху и снизу (по «вертикали»), – стука быть не должно. Если стук, люфт есть – точно рассчитайте свою квалификацию: сможете ли вы устранить дефект сами, пользуясь «Инструкцией», или лучше позвать человека знающего – подшипник ступицы дело серьезное. Запоминайте, что и как он делает, и повторите все это под его руководством на втором колесе.

Проделайте то же самое с задними колесами.

Заменить тормозные колодки, пользуясь «Инструкцией», по силам любому интеллигенту, не забывайте только отжимать монтажкой внутрь поршни рабочих цилиндров. На дисковых тормозах – перед снятием старых колодок, на барабанных – после установки новых.

Износ рулевых шарниров проверяется так: залезаете под машину, зажимаете ладонями два интересующих вас шарнира и просите кого-нибудь резко покачать туда-сюда руль: малейший люфт вы сразу почувствуете, что называется, кожей, а вот для определения необходимости замены шарниров лучше пригласить человека с опытом.

Периодичность смены масел, величины заправочных емкостей отечественных машин и самые необходимые цифры их эксплуатации вы найдете в конце этой книги.

Я же вам в конце этой важной главы хочу посоветовать: не экономьте на качественных маслах, свечах, колодках, фильтрах, дисках, шинах, высоковольтных проводах и т. п. Это экономия кажущаяся: фирменное масло, например, стоит в два раза дороже отечественного, но «ходит» тоже в два раза дольше. И еще – оно в два раза меньше изнашивает ваш двигатель. Вот и получается, что в итоге оно значительно выгоднее.

И последнее – стоит вам начать делать что-то в своем автомобиле собственными руками, как вы станете получать во много раз больше удовольствия от езды на нем.

Вы попали в пробку

За какие-нибудь два-три года езда по Москве да и по другим крупным городам стала просто невыносимой. Никто из передвигающихся на колесах уже не зарекается «быть во столько-то». Мало осталось и тех, кто считает, что машина повышает их КПД, а тот, кто действительно хочет за день много успеть, сгоряча пересаживается на метро. Единственный, вроде бы, плюс «пробочной» жизни – у блудливых мужей: «Извини, дорогая, никак не мог позвонить – полтора часа проторчал в пробке на Белорусской...».

Людские очереди наконец рассосались, зато со страшной силой растут очереди

автомобильные. Как с наименьшими потерями приспособиться к новой жизни?

Когда вы едете медленнее пешехода и срывается уйма позарезных дел, когда от нетерпения протиснуться хоть на метр в железном потоке у вас потеют ладони и вскипает ярость на каждого «чайника» – расслабьтесь и подумайте: а что, ваши дела действительно уж никак нельзя отложить? Одно, второе, третье... И вот уж оказывается – можно. По большому счету нет неотложных дел. А по самому большому счету нервные клетки, убиенные вами в пробках, стоят дороже потерянного времени.

Но если вы действительно спешите, то примите несколько советов.

Замечали ли вы, что при закрытом светофоре самый длинный ряд стоящих машин – левый, а чем правее, тем машин меньше? Советую при приближении к такому скопищу стоящих или тормозящих машин брать все правее и правее – лучше плохо ехать, чем хорошо стоять. Вот вы и уткнулись в зад какому-нибудь грузовику в самом правом и, казалось бы, безнадежном ряду. Не спешите делать выводы – зато вы ближе остальных легковушек к светофору. Дело в том, что при трогании с места между любыми машинами интервал гораздо больший, чем при торможении, а уж между тяжелыми машинами, которые вас сейчас окружают, – тем более. Поэтому, включив левую мигалку и немного сконцентрировавшись, вы в секунды окажетесь вновь в левых рядах, оставив далеко позади тех, за кем вы до светофора пилили в том же самом левом ряду. Это – первое.

Второе – набивайте объездные маршруты. Переулки, параллельные забитым магистралям, проезды дворов всегда могут выручить. Например, во время ремонта Самотечной эстакады, я прекрасно просачивался к Маяковке по улице Дурова и 3-му Самотечному переулку.

Третье – если спешите, слушайте службу «Крик» «Авторадио», она довольно точно передает информацию о перегруженных улицах столицы, жаль только, что не так часто, как хотелось бы.

Купите обязательно Атлас Москвы, она хоть и дорогая, но очень здорово помогает экономить время и бензин – составлена толково, подробно.

Попав в пробку, станьте пофигистом – читайте лучше всего газеты, чтобы не тратить на них другое время, слушайте музыку, планируйте предстоящие дела и встречи. Невредно даже наметить ключевые фразы предстоящего делового разговора – в машине, я заметил, прекрасно думается, и в комфортабельном изолированном пространстве правильные решения приходят гораздо чаще, чем в задрганном мире. Если ваш карман потянет, купите мобильный телефон, он сведет потери от пробок к минимуму – тот же кабинет, только на колесах. «Шайтан-коробка»-пейджер – хуже тем, что от проверок жены никуда не денешься: «Позвони немедленно», «Купи обязательно», он будет только травмировать ваш и без того хрупкий организм и нагнетать страсти. А мобильный скажет ей вежливо: «Абонент вне зоны действия...», и – привет!

Чашка ароматного кофе в самой гуще пробки из автокофеварки (есть и такие) может вообще привить вам вкус к пробкам, ну а если вам удастся к тому же убедить себя в том, что пробочные паузы благотворны для вашего организма тем, что восстанавливают силы, то с вами вообще все в порядке.

Несмотря на постоянное приращение столичного автопарка, лично я смотрю в уличное будущее без пессимизма. Как бы ни критиковали столичные власти и дороги, Лужков войдет в историю не только Храмом Христа Спасителя и МКАД, но и цивилизованной Москвой. Всего за пару лет ее дороги на порядок улучшились, их реконструкция под требования времени идет массово и быстро – строятся подземные переходы, исчезают лишние светофоры, расширяется проезжая часть, и те земляные работы, что сегодня стесняют, завтра сэкономят время многожды. Вот только страшно не хватает столице современных транспортных развязок, а что-то их и в проекте пока не видать.

Заметили ли вы, что первые снегопады прошлого года впервые, пожалуй, за многие годы не застали наши дорожные службы врасплох? Машины не плясали на ходу, не буксовали в заносах, худо-бедно, но ехали. Даже резко уменьшилось число аварий! Плохое мы с лету научились замечать, давайте же видеть и хорошее.

Особенности городской езды

Вот уже двадцать лет каждый день я приближаюсь к своей машине с легким волнением от предвкушения удовольствия, которое она мне сейчас подарит, – как к замечательной женщине. Но это удовольствие тем больше, чем совершеннее вы своей машиной владеете. Не едете с деревянной спиной и судорожными руками, а чувствуете ее железо, как часть собственного тела. Люди, достигшие такого слияния с автомобилем, имеют в земной жизни на одно наслаждение больше.

Я знал таких людей немного.

Один из них – Володя, я называл его гением города. Когда я садился рядом на пассажирское сиденье его старенького «жигуленка», душа моя ежесекундно замирала – я, тертый-перетертый автомобилист, ждал либо удара, либо визга тормозов, либо матерщины из соседнего автомобиля. Но Володя просачивался в столичной толчее легко и естественно, как капелька ртути, никому не мешал, опережая многих, никого не нервировал. Кроме меня.

То же самое происходило и с ним, когда я сидел за рулем и мы выезжали за город, – Володя распирался в салоне, как чайник, и без конца охал от моих маневров.

Все дело было в том, что в те времена я очень много ездил по шоссе, а он – по городу. Одни и те же педали, руль, машина, а езда совсем разная. Скорости другие, глазомер другой, мир другой.

Сегодня я хочу рассказать тебе, читатель, об особенностях городской езды. Особенно тебе пригодится это в столице, где всех водителей один мой провинциальный друг называет не иначе, как камикадзе. Этот друг до сих пор, посещая Москву на автомобиле, звонит мне с кольцевой и просит приехать, оплачивая, естественно, такси.

Умеете ли вы трогаться с места? Не теряя ни дециметра в потоке, ни полсекунды во времени, не пережигая ни миллиграмма бензина и фрикционных накладок? Не спешите с ответом, лучше попробуйте тронуться с места на холостых оборотах двигателя, не касаясь педали газа. Если пять раз подряд вам это удалось и движок не заглох, то вы действительно умеете трогаться с места, – поехали.

Самое главное – полный обзор всего того, что происходит вокруг тебя. Панорамное зеркало по центру лобового стекла – обязательно. Но зеркало это должно быть не слишком большое и не чересчур изогнутое. Левый его край вы устанавливаете так, чтобы видеть свое правое ухо, тогда правая его сторона охватит все оставшееся правое пространство, дублируя тем самым правое наружное зеркало (если оно у вас есть) – дальше и очень неудобное, поскольку, глядя в него, надо поворачивать не глаза, а голову, на что уходит раза в три больше времени, а оно в железной толчее – на вес золота. Левое наружное зеркало даст вам обзор всего оставшегося заднего пространства.

Второе – надо научиться, не мешая окружающим, не заставляя их тормозить влезать в минимальный интервал между машинами. Делается это так: сбросив газ, вы увеличиваете расстояние до впереди идущей в вашем ряду машины, одновременно наблюдая в зеркало за машиной, идущей в соседнем ряду, – куда вам надо. Вот она вас медленно обгоняет, и вы видите, что за ней пространства только-только, чтобы встать машине. Вот она впереди вас на полмашины, вот на две трети – в эту секунду вы включаете мигалку и уверенно «вдвигаете» свой капот сразу за ее багажником, как кирпич в кладку. Если вы той же мигалкой или сближением обнаружите свои намерения втиснуться в ряд раньше, то в девяти случаях из десяти вам это не удастся, так как тот, до кого интервал был, немедленно прибавит газ, начнет гудеть и мигать светом, изгоняя вас из своего «жизненного» пространства, словно кукушонок из гнезда, – таков уж столичный водительский менталитет. Если вы пойдете в интервал неуверенно, промедлите полсекунды, произойдет то же самое.

Третье – останавливайтесь на светофорах и в пробках не менее чем в двух метрах от впереди стоящей машины, чтобы ее можно было объехать, если она заглохнет или заглохнет кто-то перед ней. Четвертое – «наступил на тормоза» – посмотри в зеркало, может, кто-то летит тебе в зад. Пятое – следи за исправностью стоп-огней и протирай их почаще, иначе можешь дорого заплатить за удар сзади.

В столичной езде велика нагрузка на сцепление – не держите на нем постоянно ногу, а

если трос привода оборвался, не паникуйте, можно прекрасно двигаться и без сцепления. Для этого выключите зажигание, включите первую передачу, включите зажигание и стартер – машина поехала, хоть и с рывочком. Далее переключайтесь, как обычно, но без выжима педали сцепления – синхронизаторы коробки помогут вам это сделать.

Течи тормозной системы, которые летом вас не особенно беспокоили, с морозами резко усиливаются – следите каждый день за уровнем тормозухи в бачке. Так же резко усиливаются с холодами и течи тосола, ищите их только на холодном двигателе.

Тормозите плавнее, разгоняйтесь нежнее, и тогда зимняя езда по городу может стать удовольствием.

Чертовщина под капотом (приметы и суеверия)

Вообще-то я в приметы не верю и спокойно могу ходить весь день в майке, надетой наизнанку, не боясь быть побитым, – только не за рулем.

Детали, предметы с разбитых машин на свою не ставлю – плохая примета. Амулеты типа болтающихся под зеркалом или прилепленных к лобовому стеклу, к панели приборов безделушек не признаю – раздражают зрение (особенно при длительной езде), сужают обзор.

Да нужна ты мне, как зайцу стоп-сигнал! (Ругательство)

Иконки на панели приборов сразу настраивают меня на минорный лад и потусторонний мир – в такую машину никогда не сяду.

Видя аварии, даже в глубине души не радуюсь, что сам в такую не попал, боюсь всевидящего ока Господня, потому что радость здесь неуместна.

Перебегающую путь черную кошку боюсь – обязательно посмотрюсь в зеркало, если невозможно объехать ее или свернуть.

Никогда не вернусь домой перед серьезной поездкой за забытой вещью – считаю это одной из самых плохих примет для водителя, в чем неоднократно убеждался.

Удивительный факт: вымытая машина тише и мягче идет на выбоинах, быстрее разгоняется. Не знаю, как вы, а я на свой автомобиль голоса не повышаю. На жену – случается, на сыновей – тем более, а на автомобиль – никогда. Потому что проверено: выматеришься – заглухнет в самый неподходящий момент, пнешь ногой колесо – обязательно проколется.

Помните, зимой ваша машина пару раз не завелась в мороз? А знаете, что надо было делать? Не выкручивать лихорадочно аккумулятор, а перед последней отчаянной «круткой» все выключить, сесть спокойно и сказать ей: «Ласточка, ты же никогда меня не подводила. Ты же хорошая. Ну давай, отдохнем чуток и поехали...» Лучше при этом погладить ее по самому чувствительному месту – кнопке сигнала. Обязательно заведется. Проверено.

Частенько, особенно морозной зимой, замечал: плюхнешься за руль в перчатках, с сигаретой в зубах – закапризничает и не заведется: воспитывает, значит, требует уважительного отношения. Погасил сигарету, снял перчатки, поздоровался с ней – с полоборота!

Трудно представить себе американца, целующего свой «Додж» в сверкающий капот за то, что тот доехал, скажем, из Чикаго до Нью-Йорка. А я вот однажды остановился у первого московского светофора, вышел из машины и прилюдно поцеловал свой «Москвич» в грязнящий капот за то, что тот после жестокого удара балкой в бетонную плиту, забытую кем-то на дороге, доехал, родимый, от Саратова до Москвы на второй (!) передаче.

Помню, испытывали мы по извилистым крымским серпантинам баллоны новой модификации, и от одной машины исплевались все: тупая, «как львовский автобус», рыскает при торможении. Случилось приехать к нам в Рыбачье патриарху испытателей АЗЛК Анатолию Федоровичу Протасову, покойному ныне, к великому сожалению. Выслушал он наши причитания, взял от той машины ключи: «Давай-ка за пивком сгоняю».

Через час на столе красовалась потная еще дюжина пива из судакского ресторана, а на баллонах злополучной машины можно было жарить яичницу – за час «отец» (так его звали) прошел 70 километров невообразимо извилистой и опасной трассы, и мы, даже зная его мастерство, никогда бы не поверили в это, если б не пиво. Но на следующий день мы этой машины не узнали: рвала с места, вставала на все «четыре кости», как вкопанная. «Что ты с ней сделал?» – пытали мы Протасова. «Она не верила руке и не знала, что может. А я ей показал», –

ответил «отец» совершенно серьезно.

На одном из чемпионатов СССР по авторалли экипаж моих друзей Толи Григорьева и Сергея Семенова шел с большим отрывом от остальных. Перед последним «допом», уже ощущая на груди золотые медали, кто-то из них сказал: «Ерунда, докатимся». Раздалась команда: «На старт!» Толя повернул ключ в замке зажигания, щелчок – двигатель не завелся: обрыв цепи распредвала. Мнение всех было единодушным – сглазили.

Никогда вы не услышите от гонщика слов: «буду во столько-то», «приеду». Профи скажет: «должен быть», «должен приехать» и т. п. Многократный чемпион Союза мастер спорта международного класса Владимир Бубнов никогда не расставался с желтой застиранной шапочкой и даже надевал ее на трассе под шлем. Другой ас скорости объезжал огородами любую черную кошку, третий ни в жисть не сажал в боевую машину женщин, четвертый...

Кстати, о женщинах. В том, что женщина за рулем – «верный признак аварии», лично я еще раз убедился на прошлой солнечной неделе, когда на моих глазах три машины врезались друг в друга на перекрестке из-за того, что из стоящей у тротуара машины вышла девушка, забывшая после руля одернуть «мини», – это, конечно, шутка.

Поле женщины, севшей за руль, удесятеряется. Именно этим можно объяснить тот факт, что девушка, которую когда-то мне пришлось учить держаться за руль, нарожала мне потом сыновей и уже пятнадцать лет рулит мною туда, куда хочет, – и не жаль.

Актер Лев Прыгунов, ушедший ныне в живопись, давным-давно и совершенно серьезно поведал мне теорию, согласно которой женщина есть дьявол, который всю жизнь тянется завладеть мужской сутью. Что ж, я с его теорией согласен и готов ее даже развить. Но только тогда, когда я за рулем. А если я из-за руля выхожу... Извини, Лева.

Мыть машину – к дождю! (Народная примета)

Что делать сразу после аварии

Мне стыдно перед тобой, читатель, – я не оправдал высокой ответственности автора «Автоликбеза», потому что попал на днях в аварию. Да в такую крепкую, что пришлось менять кузов.

Попадать в аварию профессионалу всегда стыдно. Это значит, что ты нарушил великое правило «Думай за дураков» и сам оказался дураком в той степени, в какой мог предусмотреть ситуацию на дороге. И несмотря на то, что в моем случае сошлись в одну точку три уникальности, я все равно чувствую себя виноватым – я должен был это предусмотреть.

Я стоял на перекрестке перед красным сигналом светофора. Передо мной была улица с односторонним движением, справа – налево от меня. Когда поперечным машинам замигал зеленый, я включил передачу. Тронулся я с места в момент включения мне зеленого света, тем более что единственная иномарка справа от меня, на пересекаемой улице уже почти остановилась. И только она встала, только я проехал ее капот, как в мой правый бок врезается «жигуленок». Он шел в следующем ряду и решил, что успеет проскочить перекресток, тем более что перекресток этот виделся водителю «жигуленка» пустым, так как он меня за иномаркой не видел. Самое удивительное, что не видел его и я – идеальное, одно из многих на тысячи совпадение угловых скоростей, и в этом первая уникальность ситуации.

Обычно всегда ожидаешь, что из-за одного может вынырнуть другой, особенно из-за большого – маленький. За легковым же автомобилем спрятаться легковому чрезвычайно трудно – всегда хоть немного будет торчать кусочек либо его капота, либо багажника. В моем же случае их очертания совпали идеально.

Вторая уникальность ситуации заключалась в том, что после удара, звона стекла я открыл глаза, увидел перед собой... красный глаз светофора и подумал, что где-то я напортачил. Значит, подумал я, светофор «перемигнул» зеленым и дал мне опять красный (так бывает), а я его уже не увидел.

Поэтому я вышел из машины, подошел к водителю «жигуленка» и сказал: «Я виноват, я заплачу». На эти слова из иномарки выскочил водитель и заорал на меня: «Ты что, рехнулся»? Я же все видел – ты шел на зеленый, а он ударил тебя на чистый красный!» Тут я сосредоточился и понял: от удара меня развернуло на 90 градусов, и этот красный не мой, а

«жигуленка».

Третья уникальность ситуации состояла в том, что водитель «жигуленка» не заплатил мне в итоге ни копейки, а я с момента происшествия скрылся, не дождавшись ГАИ

Мы ждали ГАИ два часа двадцать минут. Мои свидетели (двое) уехали, оставив мне свои координаты, а друзья водителя «жигуленка» (четверо) приехали на «Волге», и я услышал кусочек их разговора: «Мы тоже свидетели – ты ехал на зеленый, а он на красный».

И я крепко задумался: приедет ГАИ, этих пятеро, я один, допустим, они сумеют гаишникам «сунуть», допустим, те скажут мне: поскольку ситуация спорная, а свидетелей у водителя «Жигулей» больше, заплати-ка и за его машину тоже. Вот потому я и уехал.

Теперь-то я знаю, что надо было делать. После встречи с начальником ГАИ России Владимиром Александровичем Федотовым. Сразу после аварии надо взять лист бумаги, нарисовать схему происшедшего, места нахождения свидетелей, их телефоны и адреса и всем на этом листке расписаться, поставить время. Никакие лжесвидетели в такой документ (а он является для ГАИ документом) попасть не смогут, и виновник аварии, как показывает практика, в присутствии истинных свидетелей такую схему подписывает. А не подпишет – не беда, суд вашу правоту все равно докажет.

Не желаю вам беды, но буду рад, если эта информация вам поможет

Мне же ее незнание обошлось в 2.500 долларов.

ГАИ, ГАИ – моя звезда! (песня души)

«Т»-образный, безобразный

Недавно один знакомый здорово испортил мне настроение: «Зря стараешься, – сказал он, имея в виду мои советы в «Автоликбезе». – Пока человек сам чего-то не испытает, никакие предупреждения его не спасут».

Действительно, мне самому дважды надо было врезаться на тормозах по льду, чтобы в третий раз (и навсегда) научиться, заставить себя тормозную педаль на льду отпускать.

И еще две аварии мне надо было совершить на «Т»-образном перекрестке для того, чтобы научиться наконец его проезжать.

Кстати, почему бы вам не поучиться на моем опыте? Ведь если в случае со льдом надо как бы преодолеть «инстинкт самосохранения», поверив кому-то на слово, то на «Т»-образном перекрестке надо всего-навсего выучить это правило, применить его несколько раз, убедиться, что оно верно, и тогда оно само впитается в кровь навсегда. Попробуем?

Однажды летним утром на пороге моей квартиры появился Хулькар Юсупов, собкор «Комсомолки» в Афганистане: «Юр, посмотри машину, мне завтра в Ленинабад семью везти, как бы чего не случилось».

У подъезда стояла новенька «шестерка», которую Хулькар купил вчера в валютке, вложив в нее все свои сбережения за годы тяжелого собкорства. Я сел за руль, проехал квартал и, поворачивая за черной «Волгой» на «Т»-образном перекрестке налево и увидев его свободным, отвлекся на полсекунды проверить, не подтянут ли ручник. Именно в эти полсекунды «Волга» резко тормознула, потому что слева неожиданно появился «МАЗ». Естественно, я врезался «Волге» в зад.

Странное дело – 99 процентов водителей не знают, что правила проезда «Т»-образного перекрестка такие же, как и перекрестка нерегулируемого, то есть пропускает тот, у кого помеха справа. У нас же въезжающий что на «Т»-образный перекресток, что на нерегулируемый, всегда пропускает машины, движущиеся в прямом направлении. Это значит, что в моем случае «МАЗ» должен был пропустить «Волгу», а она не должна была тормозить. Но, раз затормозила, я все равно был виноват, так как не держал дистанцию.

Ливанул тосол из разбитого радиатора, капот встал горбом, а Хулькар сел на корточки прямо на асфальте, обхватил руками голову и завыл по-восточному, раскачиваясь: видно, поездка в Ленинабад завтра показалась ему проблематичной. Мне, признаться, тоже.

За три дня я поставил «на уши» всех своих друзей, спустил почти все свои сбережения, платил вдвое и втрое, но через три дня Хулькар с семьей уехал на машине, о которой можно было сказать: «Муха не сидела».

В продолжение этих трех кошмарных дней, я не раз и не два про себя и вслух произносил: «Господи, лучше бы я свою машину разбил!»

И Бог мои молитвы услышал – проводив семью Хулькара, облегченно помахав ей рукой, я решил это событие отметить, тем более что наступил последний день моего отпуска: посадив четырехлетнего сына на заднее сиденье, я поехал в ближайший магазин за тортом и шампанским.

И опять – «Т-образный, только мне поворачивать уже направо и я один, без впереди идущей машины. Притормаживаю, смотрю налево – нет ли там идиота, не знающего правил, и... врезаюсь опять же в зад, опять же «Волги» и опять же черной!

Поворот направо там был не крутой, а затяжной, с большим радиусом. На обочине его росла высокая трава, которая и скрыла припаркованную именно на этом радиусе «Волгу». Ее водитель после удара выскочил из-за руля, схватился за голову, точь-в-точь, как Хулькар, и поведал мне, что только вчера завершил капитальный ремонт своей машины, превратив ее из гнилого зеленого такси в престижный сверкающий личный автомобиль. Я ему, конечно, торжество подпортил.

Сейчас бы я такого, паркующегося на повороте, послал бы... почитать правила, а тогда я ему тут же отстегнул кругленькую сумму.

Мое же торжество по случаю окончания отпуска и Хулькаровской эпопеи подпортила жена. Придя с работы домой, она точно так же, как двое ее предшественников, сползла по стене, опустилась на корточки и стала раскачиваться и подвывать, но уже по-русски: все сбережения на кухонный гарнитур исчезли за три роковых дня. Запахло разводом.

С тех пор прошло восемь лет. И восемь лет, притормаживая на «Т»-образном перекрестке, я забываю правила, потому что по ним никто не ездит, и я не смотрю РАНЬШЕ ВРЕМЕНИ по сторонам, а только вперед – либо на задницу впереди идущей машины (пока она не исчезнет), либо просто вперед – до тех пор, пока не окажусь в полуметре от полосы поперечного движения: а ТОГДА УЖЕ – по сторонам.

Для того чтобы навсегда выучить это правило, мне понадобилось потерять сумму, равную стоимости кухонного гарнитура, набегаться до одури по сервисам, рискнуть любимой женщиной и жизнью сына.

А вам?..

Вас останавливает инспектор ГИБДД

Согласитесь, что свисток инспектора ГАИ и его жезл, направленный из всего потока автомобилей именно на вас, почти всегда ввергает в панику. Потеют ладони, дыхание учащается, вы лихорадочно окидываете внутренним взглядом себя, свои документы, свое лицо со стороны и думаете, думаете, думаете – к чему же этот тип может придраться?

Если за нарушение (или просто так) вас останавливает сотрудник ГАИ, которого я позволю себе далее любовно называть гаишником, не считайте, что все кончено, все только начинается. Всегда исходите из того, что гаишники тоже люди, и не думайте, что именно вас ему не хватает для плана по штрафам или для пополнения семейного бюджета.

Если вы знаете, что виноваты, не ждите его за рулем, на что вы имеете полное право, а идите к нему сами. И идите, не как баран на бойню – траурно и обреченно, а идите, не заискивая, как к другу, которого вы сто лет не видели, удивите его чем-нибудь! Поймите его, встаньте на его место – целый день в шуме, гаме и дыме стопорить балбесов вроде вас и всякий раз слышать одно и то же, канючащее: «Да я не видел, да он меня подрезал, да я больше не буду...»

Скучно, господа, скучно! Во что бы то ни стало вам надо выбиться из этого ряда, и успех вам гарантирован – как?

Общение с гаишником – крохотная, хотя и очень специфическая часть общения людей вообще, но здесь вы имеете преимущество, потому что удивить гаишника совсем несложно, так все нарушители разговаривают с ним примерно одинаково – либо канючат, либо суют деньги «без квитанции», либо намекают на свои обширные связи в милицеских кабинетах, либо обещают то, что якобы могут для него сделать. Намеки и угрозы оставьте на самый крайний

случай, все остальное из перечисленного арсенала – на второй, а на первый – обязательно удивите его!

Однажды я так жестоко опаздывал на заграничный рейс, что, выйдя из машины, встал перед лейтенантом ГАИ на колени и в отчаянии прочитал ему перефразированного Байрона: «Когда спустилась мгла кругом, и ночь мой разум охватила, когда неверным огоньком едва надежда мне светила, когда друзья бросают нас, и мы затравлены враждою, лишь ты был в тот жестокий час моей немеркнувшей звездой!...»

При этом я размахивал руками, зывал, он в первую секунду нахмурился, потом обалдел, а потом рассмеялся и отпустил меня.

Невозможно забыть старшего сержанта Головки, спрятавшего мотоцикл в кустах на 126-м километре Симферопольского шоссе и затаившегося в кустах с биноклем (!) в самом «уловистом» месте.

Я нарушил так нагло и так много чего, что у него тряслись руки, когда он искал по карманам дырокол. Я, естественно, обреченно молчал: это была третья «дырка», сейчас он увидит это и отберет у меня права.

Не умеешь – не нарушай! (Закон – тайга!)

– Старший сержант Головка? – услышал я голос незабвенного моего шефа по АЗЛК Диамара Александровича Острина – академика «контактных наук», человека, умеющего нестандартно мыслить и поступать.

Дырокол замер в руках блюстителя:

– Откуда вы знаете мою фамилию?

– Знаю, знаю, потому что перед поездкой я звонил (следовали имя и фамилия тогдашнего начальника ГАИ СССР), вот еду, говорю, Толя, на юг, на испытания, а он мне отвечает: «Там на посту ГАИ в пункте Ненашеве служит хороший старший сержант... Головка, кажется, его фамилия, имей в виду...»

Простодушное лицо сержанта в продолжение монолога Острина раза три сменилось с восторженного на недоверчивое и обратно: «Солидный, седой человек, одет по-столичному, врет, не врет? Машина из Москвы, номер «проба», причем с двумя нулями, простым такие не дают... А вдруг не врет?!»

Дырокол под ликование моей души исчез, и через пять минут мы поехали дальше.

– Откуда вы его знаете? – завопил я тут же.

– А я его вовсе и не знаю. Просто в коляске мотоцикла фуражка лежала околышем кверху, а на нем написано химическим карандашом: «Головка».

– А пост Ненашево?

– Так мы же его незадолго до сержанта проезжали, откуда же он еще может быть? Но настоящее потрясение ждало меня на обратном пути, когда на том же месте я, уверенный, что «снаряд дважды в одну воронку не попадает», нарушил так же нагло, но был остановлен уже другим сержантом.

И дырокол так же дрожал в его руке. И я так же безнадежно молчал. И так же подошел мой шеф – великий шеф:

– Как Миша Рогов поживает? – вежливо осведомился он.

– Старший лейтенант Рогов в настоящее время болен, – отрапортовал сержант, и дырокол так же замер в его руке.

– Я тут обещал ему кое-что, – с облегчением от болезни лейтенанта сказал мой шеф, по-хозяйски вытаскивая мои многострадальные права из его рук, и кивнул мне в сторону машины: – Принеси комплект номер один.

Я рванул за «джентльменским набором», который каждый испытатель держит в бар-дачке: ремень вентилятора, свеча, лампа фары, бегунок. Подал его шефу.

– Передай это Мише Рогову, жаль, что он болеет, а то бы заехали. Будь здоров, сержант, и еще привет твоему другу Головке.

– Ну, а откуда же вы знаете какого-то Рогова?! – заорал я в полном восторге, лишь только захлопнулись дверцы.

Шеф вытянулся на сиденье с удовольствием и, улыбаясь, держал паузу:

– Ты вот когда права свои от Головки получил, обос... от радости и в машину побежал,

верно? А я еще с человеком поговорил, порасспросил его – кто начальник поста, как его зовут, всегда же пригодится...

Это то, что касается общения, так сказать, каждодневного. Но вы должны знать и о другом общении.

К великому сожалению, коммерциализация не обошла и органы МВД, в том числе и ГАИ. Не буду утверждать, что продаются все, но если очень захотеть, то права, сделанные по всей форме, можно сегодня купить за 500 – 700 долларов. Если же вы решили сдавать правила и вождение даже после прохождения обучения на курсах, то для гарантии сдачи с первого раза, это обойдется по 100 долларов за то и другое. А недавно меня потряс откровениями один следователь – в теплой дружеской компании он обмолвился информацией: если вы совершили аварию, в которой погибли один-два человека, то откупиться от закона и остаться на свободе вам будет стоить 10 – 12 тысяч долларов. Но это уже не ГАИ, это – следственные органы.

Вот такие грустные дела.

Маленькие хитрости на больших скоростях

Сейчас, когда вы уже всю ездите, неплохо бы вам знать кое-какие маленькие автомобильные хитрости, облегчающие жизнь на колесах.

По Москве и другим крупным городам стало просто невозможно ездить из-за постоянных пробок. Сейчас тепло, и двигатели греются в таких пробках гораздо быстрее. Если вы почувствуете, что вашему двигателю грозит перегрев, включите «печку». Чем больше угроза перегрева, тем выше обороты «печки». Лучше немного попотеть в пробке, чем в беготне по автосервису при ремонте загубленного двигателя.

Если в дороге потек радиатор, не беда. Доехать до дома можно, там его и отремонтируете. А пока отсоедините от радиатора подводящий к нему тосол толстый резиновый патрубок и отводящий. Если найдете в окрестностях кусок трубы под их диаметр – соедините их друг с другом и затяните теми же хомутами. Если не найдете, то просто выстругайте ножом из дерева две пробки, заглушите их, прежде долив в верхний патрубок тосол или воду, включайте на всю мощь «печку» и – вперед, внимательно следя за стрелкой температуры.

Если порвался трос привода сцепления или не работает его гидропривод, то без них тоже можно ехать: заглушите двигатель, включите первую передачу, заведите двигатель – при этом машина, дергаясь, сразу рванет вперед, не пугайтесь. На ходу передачи будут переключаться нормально и без сцепления. Если пришлось остановиться, то все повторите вновь.

Если сильно потек какой-либо тормозной цилиндр на колесе и машина совсем не тормозит, не паникуйте, возьмите пассатижи или молоток и сплющите ту тормозную трубку, которая к нему подходит. Если нет под рукой тормозухи, долейте водки либо крепленого вина и поезжайте осторожно, включив аварийку, постоянно подкачивая тормозную педаль, – тормозов до дома хватит.

О спустившем переднем колесе вернее всего сигнализирует то, что машину тянет в сторону. О заднем – машина не так резво, как раньше, набирает скорость, «тупеет».

Если крайний левый ряд, в котором вы очень спешите, занял «чайник» и пилит в нем, не пропуская вас вперед, не мигайте ему светом и не гудите сигналом – не поможет, а лучше «сядьте на хвост» – идите в метре от его заднего бампера. Это требует, конечно, опыта, но действует безотказно: тут же уйдет вправо.

Сердце упало, как отвертка в яму (из жаргона автослесаря)

Берегите старую медную «копеечную» мелочь – если вы прокололи на дороге колесо, а запаски нет и заклеить камеру нечем, то согнутая пассатижами трех- или пятикопеечная монета, зажавшая дырку, может вас выручить до ближайшей вулканизации. Нынешнюю российскую «медную» мелочь не согнешь, она внутри стальная.

Если у вас напрочь отказал карбюратор, не спешите готовить буксир и деньги – слейте три – пять литров бензина в какую-нибудь емкость, найдите тоненькую трубочку (подойдет трубка от смывателя лобового стекла), пристройте эту емкость выше карбюратора (на капоте, на багажнике крыши и т. п.), снимите крышку воздушного фильтра, потяните (осторожно, чтобы не глотнуть) ртом бензин, вставьте трубочку внутрь карбюратора и быстро заводите двигатель

– несколько километров движения вам обеспечено.

Если машина ваша неожиданно задержалась, а потом заглохла, то причин тому может быть множество, но самые вероятные – трещина крышки «трамблера» или отказ конденсатора того же «трамблера». Крышку на такой случай лучше иметь запасную (можно попробовать обмотать ее снаружи изоляцией или залить эпоксидкой), а конденсатор нужно будет заменить (он находится под корпусом «трамблера»).

Если в пути лопнул ремень вентилятора, то может выручить крепкая веревка, связанная под размер ремня, она несколько километров вполне выдержит. Подойдут и колготки жены.

Бывает так, что какое-либо препятствие – яма, канава, кирпич – появляется перед вами неожиданно, да к тому же тогда, когда вы идете на большой скорости и не успеваете как следует притормозить, остановиться. Есть довольно простые маневры, которые позволят уменьшить силу удара и сберечь подвески вашего автомобиля от поломок.

Вариант первый: канава поперек дороги. Вы, естественно, тормозите, сколько можете но перед самой канавой тормозную педаль резко отпускаете. Дело в том, что при торможении машина как бы приседает на передок, и передняя подвеска и так находится в сжатом состоянии, а тут еще канава. Поэтому если вы влетаете в нее на тормозах, то удар будет очень сильным. Если же отпустить педаль и, может быть, даже в последнюю долю секунды прибавить газ, то передняя подвеска рагружается, удар получится менее жестким. Если канава небольшая – канавка, то лучше вообще не тормозить, а сразу прибавить газ.

Вариант второй: яма под правым, скажем, колесом. Здесь можно вообще не тормозить, а перед самой ямой, если уж по ней неизбежно идут колеса, резко крунуть руль вправо – сколько позволяют дорожные условия! В этом случае центр тяжести автомобиля смещается влево, правая сторона разгружается, и удар колес будет сильно ослаблен. Если яма надвигается на левые колеса, то руль – влево. Эффект от этого маневра при определенном навыке получается столь значительным, что мне не раз удавалось безболезненно для машины проскакивать даже незакрытые канализационные люки. Конечно, эта «хитрость» очень опасна при скользкой дороге.

Выезжая из большой лужи, обязательно «просушите» тормоза: не отпуская педаль газа, подержите левую ногу на тормозе.

Для того чтоб стекла не потели, часть теплого воздуха из «печки» направляйте в салон и не держите все боковые стекла наглухо поднятыми, одно приспустите, лучше заднее. Если не помогает, знатоки советуют изнутри протереть их спиртом, поваренной солью или табаком от сигареты. Спирт помогает, пробовал, остальное не пробовал, точно сказать не могу.

Самое противное для меня, как для водителя, время года – морозец градусов три – пять, потому что трубки омывателя лобового стекла промерзают, а с дороги на него летит всякая гадость. В этих случаях я наливаю мыльный раствор в двухлитровую пластиковую бутылку из-под всяких коммерческих напитков, вставляю в нее деревянную пробку а пробку просверливаю и в нее вставляю трубочку из-под коктейлей, почти до самого дна. Верхний ее конец изгибаю буквой «Г» – хватает на весь день езды.

Если такого агрегата не оказалось, то подаю максимум горячего воздуха на лобовое стекло и, когда оно подсохнет, тру его щетками насухую. Если и это не помогает, подъезжаю под самый зад грузовика или автобуса, где дорожная дрянь летит гуще – два-три взмаха щеток, и стекло чистое, можно от грузовика отваливать до следующего.

Езда ночью!

Очень многие автолюбители в дальние поездки предпочитают выезжать ночью – машин поменьше. В общем-то, я с ними согласен, сам очень часто ставлю будильник часика на два ночи и – вперед.

Но вся беда в том, что езда ночью крепко отличается от езды обычной, к которой вы уже привыкли. Чем же? Главное тем, что ночью видимость ограничена пятнами фар на асфальте – что из этого следует?

Однажды в Италии провели эксперимент – запустили двух примерно одинаковых водителей (по профессионализму) по одному маршруту – опасному, горному – с одними и теми

же условиями Только одного запустили ночью, а другого – днем. Как вы думаете, кто быстрее доехал?

Быстрее доехал тот, кто ехал ночью: он не видел пропастей и обрывов, он не видел, что в метре от колес его автомобиля притаилась смерть.

В том-то и заключается опасность ночной езды, что вы не видите того, что неожиданно может ограничить вашу жизнь. Но не видеть – это не значит не иметь.

Они есть, все эти ограничители вашей жизни, и вы обязаны знать о них, если хотите задержаться на этом свете весь свой земной срок.

Поэтому – необходимые меры предупреждения опасности:

- отрегулируйте фары так, чтобы их дальний свет сходилась перед автомобилем на асфальте метрах в 300, одним пятном;

- не поленитесь съездить в автомагазин и купить две дополнительные фары с дальним светом галогенных ламп, которые вы установите на дуге над крышей. Протяните провод от них в кабину, на выключатель, поверьте, что те траты денег и времени, которые вы понесете на эту акцию, окупятся скоростью, безопасностью и комфортом нескольких тысяч километров, которые вам предстоит преодолеть;

- конфискуйте у жены резинку от бигуди и стяните ею выключатели ближнего и дальнего света так, чтобы на пустынных участках шоссе вы могли включать ближний и дальний одновременно;

- запаситесь двумя-тремя предохранителями соответствующей мощности на тот случай, если предохранители ваши по дороге перегорят;

- имейте в запасе хотя бы одну лампу фары;

- наварите кофе или чаю, в зависимости от того, что на вас больше действует, залейте в термосы, приготовьте пять-шесть бутербродов и что-нибудь погрызть в дороге: бублики, сухари, яблоки, печенье, конфеты или жвачку;

- расположите все это в автомобиле удобно, чтобы протянутая правая рука до всего достала бы без усилий;

- при езде ночью просто необходимо наличие радио, а еще лучше – магнитофона плюс две-три кассеты с забойными рок-н-рольными мелодиями;

- неплохо бы иметь под рукой нашатырь – если потянет в сон, то один всего лишь «нюх» его может вас вернуть в общество живых;

- заправьте бачок стеклоочистителя свежей водой с мыльным (или незамерзающим) раствором, снимите щетки и проварите их перед поездкой в воде с сильным раствором соли;

- и вообще – обезжирьте лобовое стекло изнутри и снаружи перед поездкой ночью, это даст вам такой комфорт, что вы будете обгонять «Мерседесы».

Надеюсь, что все это вы сделали – поставили будильник на два часа ночи и поехали – что дальше?

Тише едешь – дальше будешь! (Классика)

А дальше имейте в виду, что с фарами ездят в России безобразно. В сельских местностях принято правую фару регулировать так, чтобы свет ее бежал по обочине – правее, чем положено. А левую – чтобы она била вам, встречному, в глаза

Обгон ночью, с фарами, становится делом гораздо более проблематичным, чем днем. Беда в том, что многие фары на многих машинах просто не горят, и потому эти машины кажутся нам мотоциклами. Из-за этого погибает множество людей, идущих на обгон и не осознающих габаритов «встречных транспортных средств».

БУДЬТЕ ОСТОРОЖНЫ И НЕДОВЕРЧИВЫ К ОДИНОЧНЫМ ФАРАМ.

Когда вы сближаетесь со встречными машинами, возьмите максимально правее и смотрите не на встречную машину, а на границу возможной полосы движения справа – в 99 процентах (если водитель встречной машины не уснул) это спасает вас от ослепления и дает гарантию безопасного разъезда со встречным идиотом, идущим с максимальным светом.

При обгоне в условиях непогоды заранее раза три-четыре поможайте дальним светом обгоняемому и также заранее включите на максималку щетки и омыватель лобового стекла – оно при обгоне хоть на секунды должно быть чистое.

Не обгоняйте до тех пор, пока не убедитесь, что обгоняемый вас увидел и принял вправо.

При долговременной езде ночью, особенно в непогоду, вы имеете право закрыть тряпкой все лампочки и подсветки панели приборов – они, нерегулируемые по силе света, здорово утомляют глаза.

Если вы попали на шоссе в сильный снегопад, то сразу выключайте дальний свет, попробуйте ехать на ближнем, сбросьте скорость и потом попробуйте выключить и ближний свет тоже или ехать вообще на подфарниках, если у вас нет специальных противотуманных фар, подвешенных под передним бампером, – именно они наиболее эффективны при туманах и снегопаде.

Старайтесь переключаться с дальнего на ближний не тогда, когда это регламентируют правила, а после того, как представите, что встречный – это вы.

ПОЙМИТЕ ПРОСТУЮ ВЕЩЬ: ОСЛЕПЛЕННЫЙ ВАМИ – ВАШ ПОТЕНЦИАЛЬНЫЙ УБИЙЦА.

Какую резину и диски на какой автомобиль ставить

Рекомендуемый размер дисков

R 59 5,0-5,5x13» 4/98/40

R 74 5,0-5,5x13» 5/115/30

R 60 5,0-6,0x14» 4/108/20-45

R 58 5,0-5,5x13» 4/98/30-40

R 58 5,0-5,5x13» 4/98/30-40

R 58 5,0-5,5x13» 4/98/30-40

Все или почти все о колесах

У вас замечательный двигатель и коробка, вы следите за ними, лелеете их, вы вкладываете в них кучу денег и времени, но если у вас плохие колеса – у вас плохой автомобиль: шумный, тряский, едет, как телега.

У вас отличные упругие подвески, вы заменили амортизаторы, шаровые опоры, и машина идет теперь по любой дороге без малейшего стука, но если у вас плохие колеса – у вас все равно плохой автомобиль, он весь вибрирует, детей тошнит на заднем сиденье, он рыскает при торможении и трясется, как лихорадочный, при разгоне,

У вас старенький двигатель и обшарпанный салон, подвески еще дышат, но кузов уже прихвачен ржавчиной, но все «торчат» от вашей машины и утверждают, что она идет по дороге, как иномарка – плавно, бесшумно, без малейшей вибрации, – это потому, что у вас хорошие колеса.

Меня всегда возмущала фраза милицевских протоколов о тех, кто погиб на дорогах:

«Не справился с управлением». Ну что значит не справился?! Теперь я знаю, что в большинстве таких случаев виноваты колеса

Вот что такое колеса. Резина. Шины.

Наступила весна, и, как назло, затрясся руль моей машины, завибрировал кузов, и я понял: «завосьмерило» одно из передних колес – не выдержал бедный «Данлоп» русской зимы. А это значит, что покупки новых баллонов не избежать.

Думал, что самое трудное будет скопить деньги, но когда уже с деньгами зашел в автомагазин, то глаза разбежались – море резины! Импортная, отечественная, с крупным протектором, с мелким, с косым, прямым, извилистым и совсем уж невообразимо закрученным!

Какие баллоны купить, какой размер, какой протектор, камерные, бескамерные, дождевые, зимние или всесезонные? Что выгоднее – разориться на резину импортную, которая стоит в два-три раза дороже, но ходит, говорят, в два-три раза дольше, или послушать тех, кто утверждает, что никакая импортная резина наших дорог не выдерживает?

И потом – на каждом колесе россыпь цифр, букв российских и латинских, кружочки, стрелки – что все это значит, как это расшифровать, чтобы не ошибиться и не кусать потом локти, ведь покупка-то нешуточная и для кармана, и для жизни?..

То ли дело в прежние времена: месяца два поездишь, поотмечаешься в очереди, потом

ночь да день в ней постоишь, чтобы открытку заполнить, а уж потом прешь из магазина то, что в него завезли, и счастлив при этом до невозможности.

Исходить из чужого опыта при выборе резины на свой автомобиль – бессмысленно. Так как любой опыт здесь индивидуален, как походка: один стаптывает каблуки, другой – носки, третий косолапит, четвертый шаркает и т. д.

Срок жизни нормальных, небракованных колес зависит от манеры езды – интенсивности разгона и торможения, от лихости проезда поворотов, выбоин и рельсов, от того, как часто делаете вы сход-развал, берете в руки манометр и насос, как близко паркуетесь к бордюрам и как часто заезжаете на них, лечите ли вы покрышку после проколов и т. д. и т. п.

Начнем с того, что падение давления в колесе всего на четверть от нормы увеличивает скорость его износа вдвое. А надо сказать, что отличить на глаз 1,4 атм. от 1,9 на радиальной резине может далеко не каждый. Поэтому, если вы берете в руки манометр раз в месяц, то теряете примерно 10 000 пробега каждого колеса. Если же у вас к тому же резковатая манера езды (не резкая!) – долой еще 10 000. Если же вы при парковке любите «брить» или переезжать бордюры, если вы не герметизируете покрышку после прокола ее гвоздем, если вовремя не переставляете местами колеса, то и 20 000 километров пробега на каждое колесо для вас – большая удача. А что говорить, если вы забыли, когда делали последний раз сход-развал?..

К сожалению, в нашем, русском, понимании хорошая резина – это такая, которая «ходит» столько, сколько ей «положено»; – сама по себе, а ты при этом ничего не делаешь, как Иванушка-дурачок на печи.

О маркировке. Она практически во всем мире одинакова. Например, цифры 165/80 P 13 означают, что ширина профиля баллона равна 165 мм. Отношение высоты профиля к его ширине (это – серия шины, о ней подробнее мы поговорим ниже, потому что это очень важный показатель) равно 80 процентам. P – радиальная, 13 – монтажный размер обода в дюймах.

Кроме этих обозначений, на покрышке можно найти двузначное число с латинской буквой, например, – «78 P». 78 – индекс грузоподъемности, который конкретно ничего не обозначает, его надо переводить в килограммы по специальным таблицам, которые я приведу ниже.

А вот латинская буква «P» – это категория скорости, она говорит о том, что максимальная скорость для этого колеса не должна быть более 150 километров в час. Вот вам и полная таблица скоростей, принятая во всем мире:

I – 100 км/ч., K – 110, L – 120, M – 130
N – 140, P – 150, O – 160, B – 170,
S – 180, T – 190, H – 210, V – 240,
VR – 210 – 240 км/ч., ZR – свыше 240.

Буква «E» в кружочке на боковине шины означает, что шина соответствует европейскому стандарту безопасности. Буквы «DOT» – американскому.

Буквы «M+S» читаются как «грязь» (Mud) + «снег» (Snow) – это зимние и универсальные шины.

«AW» – «любая погода» (Any Weather) – всесезонные шины, то же самое «AS» – «все сезоны» (All Seasons).

«Всесезонные» по-западному вовсе не означают, что на этой резине можно съезжать с асфальта. Сейчас многие фирмы вместо букв используют для обозначения условий эксплуатации колес символы-рисунки: солнце, дождь, снежинка.

Стрелка на боковине колеса означает, что оно должно вращаться именно в этом направлении, обычно это относится к дождевой резине. Упаси Бог – в обратном, тогда вы будете рисковать жизнью: вода вместо того, чтобы удаляться из-под шины, будет под нее нагнетаться.

Теперь об индексе грузоподъемности. (Вы помните, надеюсь, что две цифры этого индекса всегда стоят рядом с латинской буквой, обозначающей категорию скорости, о которой мы уже говорили).

Поскольку эта таблица длинная, я дам только ее четные индексы. Нечетные вы сможете вычислить сами, взяв среднеарифметическое двух ближайших четных величин:

Индекс 60 на боковине шины соответствует допустимой общей нагрузке 250 кг на одно

колесо. 62 – 265 кг, 64 – 280,66 – 300, 68 – 315,70 – 335, 72 – 355,74 – 375, 76 – 400, 78 – 425, 80 – 450,82 – 475, 84 – 500,86 – 530, 88 – 560,90 – 600.

Кроме всех этих, на шине еще ставятся рядом три очень нужные цифры: неделя и год ее изготовления. Например: «404». Две первые цифры всегда означают неделю, в нашем случае – сороковая. А последняя цифра – год: 1994-й.

Теперь – о серии шин, я обещал рассказать об этом подробнее, потому что это очень важно. В основной характеристике шины, к примеру, 165/80 Р 13, серия стоит на втором месте, после дроби – 80. Это – отношение высоты профиля шины к его ширине в процентах. Чем более шина «низкопрофильна», тем ниже эта цифра, тем более шина смотрится, как «гоночная» (и является таковой), скоростной, тем «приземистее» и динамичнее автомобиль. Но не увлекайтесь – все эти преимущества низкого и сверхнизкого профилей хороши только на сухих дорогах с идеальным покрытием. Другими словами – чем ниже цифра, тем качественнее должны быть под такое колесо дороги. На российских же, с позволения сказать, дорогах колеса серии 65 – это уже легкомыслие, а ниже – просто безумие. Норма – 80,75, 70.

О маркировке достаточно. Теперь о том, как резину выбирать. Первое: ухватите пальцами любой отросточек облоя, который всегда есть на новой шине, резко его потяните и отпустите. Если материал шины качественный, с достаточным содержанием каучука, то такой отросточек должен вытягиваться минимум на 2 – 2,5 своей первоначальной длины и возвратиться к исходному размеру не дольше, чем через одну секунду. Второе: проведите пальцами по внутренней, герметичной поверхности шины и потрите их друг о друга – если талька вы не ощущаете, то такие колеса покупать не надо. Третье: проверьте дату выпуска, теперь вы знаете, как это делать. Четвертое: найдите на боковине штамп ОТК светлой краской. Если есть на ней еще и такие же светлые точки – промежуточный контроль, то это еще лучше. Пятое: достаньте из кармана сильное увеличительное стекло (которое вы по нашему совету захватили) и внимательнейшим образом, не стесняясь присутствующих, исследуйте то место покрышки, которым она сажается на обод. На предмет микроскопических остатков краски.

Если вы обнаружите там остатки краски красного цвета, то это значит, что эта покрышка там, на Западе, была уценена из класса «А» до класса «В» из-за косметических дефектов. В общем-то, покупать ее можно, она даже сохраняет гарантию. Если – желтой, то это уже класс «С»: нарушение состава каучуковой смеси. Гарантии не подлежит, покупать не следует. Ну а от зеленой краски советую шараться, как черт от ладана, – внутренние дефекты, класс «О».

Просто наши хитрые коммерсанты, закупая на Западе резину подешевле, часто не останавливаются перед риском чужими (нашими) жизнями: привозят уцененную резину, сажают за работу мальчика с тряпкой и растворителем, который обеспечивает им сверхприбыли. Что ж, нам остается уповать на то, что мальчик сработает небрежно, на то и взяли мы с собой увеличительное стекло...

А лучше покупайте колеса в фирменных или просто солидных магазинах и требуйте при этом сертификаты качества.

Теперь о том, какая резина лучше – радиальная или диагональная, камерная или бескамерная?

Диагональная резина, конечно, крепче, она больше подходит для совсем уж колхозных дорог, но говорить о ней подробно – бессмысленно, потому что такой резины даже на нашем российском рынке осталось для легковых автомобилей совсем мало – ее вытеснила резина радиальная.

О бескамерной резине. Во-первых, бескамерную резину можно устанавливать только на диски, имеющие «хампы» – специальные выступы на ободе.

Во-вторых, бескамерная резина гораздо безопаснее камерной на скорости, так как она спускает постепенно. В-третьих, бескамерная шина до того как начнет спускаться держит, как правило, не один, а несколько проколов И, в-четвертых, не стоит без особой необходимости, вставлять в бескамерную шину камеру. Если в камерной шине воздух, попадающий между шиной и камерой, выходит в атмосферу через сосок или негерметичный обод, то в бескамерной он остается плоскими пузырями, которые здорово затрудняют теплоотдачу колеса, и оно часто перегревается в жару при больших скоростях, это чревато. Больше ничего о бескамерной резине сказать не могу, так как сам ее поставил на машину недвно, всю жизнь ездил с

камерами.

Широкие спортивные диски облагораживают, конечно, даже «Запорожец». Да и резина для них нужна соответствующая, но ни в коем случае не стандартная!

Десять лет назад на шоссе погиб мой знакомый. «Не справился с управлением», – было написано в милицеских протоколах. Никто из его близких до сих пор не может понять, в чем было дело: трезв, мастер руля – дай Бог каждому, никто на дороге ему не мешал. Поворот тот был не сильно крутой, но его машина на широких спортивных дисках (сваренных из двух стандартных, тогда фирменных не было) в поворот не вписалась и врезалась в дерево.

А я вот теперь, кажется, все понимаю – эти диски он «обул» в стандартную резину. На сухом асфальте все было замечательно, но тогда моросил дождь: протектор любой шины обязан «откачивать», разгонять влагу с той площади ее контакта с асфальтом, на которую он рассчитан. А мой знакомый задал широким диском площадь контакта значительно большую. И протектор справлялся с водой до определенной скорости, а за ней шина пошла уже не по асфальту, а по тонкой пленке воды – аквапланирование.

При подборе резины на свои диски исходите из того, что ширина ее профиля не должна превышать ширину диска более чем на 30 процентов.

Итак, вы знаете теперь все основные параметры автомобильной резины – так какой ее тип выбрать для собственного автомобиля?

Если проблем с деньгами нет, то рекомендую все-таки импортную. Она, конечно, «пожиже» (в смысле прочности) резины отечественной, с ней надо бережнее обходиться, и навряд ли все ее пять баллов «помрут естественной смертью» – от износа, скорее всего – от деформаций боковин и «восьмерок», но зато те километры, которые вы на ней проедете, вы проедете, как «белый» человек.

Если с деньгами совсем напряженка, я, москвич, брал бы резину Московского шинного завода, что я, собственно, двадцать пять лет и делал. Во-первых, гарантия на эти колеса пять лет, а во-вторых, под боком гарантийные приемные пункты, в которых, если очень постараться, то можно добиться правды.

Но это в прошлом. А сейчас я для себя нашел, как мне кажется, идеальный вариант – совместил западное качество и «восточную» дешевизну в словацких баллонах «Matador». бесшумные, прекрасно держат и сухую, и мокрую дорогу, повороты и, что немаловажно, – на хороших дисках требуют незначительной балансировки. Стоят они на 25 процентов дороже отечественных, но по качеству стоят в одном ряду с продукцией западной.

В общем, поедим – увидим...

Мы расстаемся

Ну вот, похоже, что я высказался. Не все, конечно сказал, автомобильный мир огромен, но самое главное сказано... Что же я оставил для вас напоследок?

Давным-давно, совсем еще молодым, мчался я с друзьями-испытателями в Прибалтику. Хорошо шли, как тогда говорили, – «на все деньги».

И вот влетаем мы в какой-то городишко, видим издалека «зебру» – пешеходный переход, люди на ней, и мы, естественно, издалека им сигналим.

А они будто все глухие, как шли, так и идут!

Тут уж мы вдарили по тормозам, визгу баллонов было – до неба, машины рогом упираются, землю роют, и замерла передняя из них в каком-то метре от широких белых полос, а люди на них не дрогнули и не разбежались.

Можете ли вы себе представить, что НИКТО из них даже не посмотрел в нашу сторону, лица этих людей выражали к нам презрение!

И тут до меня дошло: мы уже в Прибалтике! Мы как-то незаметно пересекли ее границу, здесь уже люди не шарахаются от автомобилей, здесь машины не распахивают их нахально своими полированными мордами и клаксонами, здесь чтут пешехода – это уже Европа...

В Соединенных Штатах раза три я проводил такой эксперимент: нахально, по-московски, влезал на своем «Москвиче» в чужие ряды, буквально расталкивая их сверкающие «гардеробы», подрезал с торможением и т. п. Сначала при этом я по привычке крутил головой

по сторонам, ожидая у своей дверцы какого-нибудь таксиста с монтажкой. Ну а в лучшем случае – указательного пальца у виска или матерной артикуляции. Ничуть не бывало – понимающие спокойные лица: человек спешит, опаздывает на важное дело, человек – иностранец, малость обмшурился, чего не бывает. Полная терпимость, и это не только в Америке, практически везде. У нас же – вы сами знаете.

Я понимаю, конечно, что человек за рулем – член общества и не может быть свободен от его недостатков, но все же, все же, все же...

Подумайте: вы – за рулем, вы обладаете мощностью под сотню лошадиных, массой – полторы тонны, скоростью – бешеной и при этом – комфортом: теплом, музыкой, сигаретой, вы мчитесь, едва двигая ногами и руками, а эти люди под названием пешеходы перемещаются едва быстрее божьей коровки, да еще с сумками, пыхтя, потея, уставая, да еще – с мозолями, одышкой и болезнями – пропустите их, уступите им.

Но имейте в виду: когда вы затормозите перед «зеброй», сначала они вас не поймут и будут дико рассматривать водителя через лобовое стекло – иностранец или блаженный? Чего это он остановился? Потом они опасливо начнут движение – пригласите их к этому отчаянному акту элегантным движением руки. И пусть при этом вам даже сигналият сзади инвалиды тоталитарного общества, пусть даже некоторые, особо борзые водители, будут пересекать эту «зебру» слева и справа от вас – вы стойте и стойте и приглашайте, приглашайте жестом забитых россиян почувствовать себя людьми – увидите, что все-таки все машины остановятся и люди пойдут по белым полоскам, и если в эту секунду вы всмотритесь в их лица внимательнее, то увидите в них и благодарность к вам, первому остановившемуся перед ними, увидите еще и зажигающийся в их глазах огонь чувства собственного достоинства: они – люди, их пропускают машины. Особенно благодарен вам будет парень с девушкой – он будет чем-то гордиться перед ней, мама с коляской, старушка с авоськой...

Но все это ничто по сравнению с тем же чувством, которое вспыхнет в вашей собственной груди: вы не им дали возможность почувствовать себя людьми – СЕБЕ! Раз пропустите, уступите, два, три... – если вы не безнадежны, вам понравится это ощущение сильного человека. Потому что пропускает и уступает сильный.

Сверьтесь хотя бы по миру животному, естественному: крупная собака никогда не куснет маленькую или щенка.

А «новые русские» на джипах и «мерсах», кто челночит со страшной скоростью в сереньком отечественном потоке, кто несется по встречной, наперерез, подрезает, сигналиит, эти хлопцы со стриженными затылками, набитые долларами со шпалерами в кобурах под мышками, они – быдло и хамье.

Не завидуйте их богатству, машинам, ночным казино и длинноногим подругам – у парней этих тяжелая жизнь. И она поставит в конце концов все на свои места, воздав каждому по его заслугам.

Руль срывает маски, которые все мы вольно или невольно носим в общении друг с другом, – на переговорах с «фирмачами» и в кабинетах начальства, в офисах и магазинах.

Как человек живет, так он и ездит.

СЧАСТЛИВОГО ПУТИ!

