

## Автосоветы

### 1. Старайтесь не выключать двигатель на больших оборотах.

Во-первых, если выключить двигатель на больших оборотах, сразу отключается водяной насос и двигатель, все детали которого максимально нагреты, сразу лишится охлаждения. Другими словами, произойдет кратковременный перегрев двигателя. На холостом ходу происходит снижение и стабилизация температурного режима. Это, кстати легко заметить при большом нагаре в камерах сгорания: при выключении двигателя на повышенных оборотах он продолжает некоторое время работать за счет калильного зажигания (смесь воспламеняется от раскаленных частиц нагара). При этом возможна поломка двигателя. Во-вторых, как только вы выключаете двигатель, сразу же из работы выключается реле-регулятор, который стабилизирует напряжение в бортовой сети. Если обороты двигателя были большими, он некоторое время еще будет вращаться, и генератор, лишившись "указаний" реле-регулятора, будет "вкатывать" в бортовую сеть все, на что способен. А способен он без реле-регулятора "выдать" до 50 вольт, что приведет к всплеску напряжения в бортовой сети вашего автомобиля, а это не повысит надежности всего электрооборудования (ну, 50 вольт в сети, может быть, и не случится, т.к. аккумулятор почти все "возьмет на себя", но, в зависимости от состояния контактов, вольт 16 будет). Этот всплеск продлится какие-то доли секунды, но неизвестно, выдержит ли эти доли секунды электроника.

2. Каждый день, покидая стоянку, оглянитесь туда, где стоял ваш автомобиль, проверьте, не натекло ли с него чего-нибудь. Особенно это актуально для старых и/или отечественных автомобилей. Например, датчик давления масла чуть "потеет", т.е. из него сочится масло, но в один прекрасный момент резиновая диафрагма этого датчика может лопнуть окончательно, и моторное масло польется струей. Поэтому остановились возле магазина, сходили за покупками, вернулись к машине - загляните под нее, не натекло ли чего. Нет? Вот и отлично.

3. Приятно ехать на автомобиле под звуки любимой мелодии. Но раз в день, перед светофором, выключите, пожалуйста, музыку и послушайте, не скрипят ли тормозные колодки при торможении, не слышно ли какого-нибудь изменения в шуме колес? Можно снова включать магнитофон. Но вот впереди вдоль дороги стена из железобетонных блоков. Еще раз выключите музыку и послушайте свой автомобиль. Шум, издаваемый им, будет отражаться от стены, и вам его будет отлично слышно через открытое окно, прислушайтесь, нет ли в этом шуме чего-нибудь необычного?

4. У вас электрические стеклоподъемники? Отлично. Никогда не помогайте электромотору справляться со своими обязанностями, по крайней мере, пластмассовые шестеренки в редукторе стеклоподъемника целее будут.

**5.** В вашем автомобиле из-за особенностей наших дорог перестали нормально работать амортизаторы, которые, кстати, служат только для гашения колебаний кузова. Конечно, вы можете продолжать ездить, невзирая на постоянную раскачку автомобиля на дороге. Машина при этом практически "не держит дорогу", но это становится очень заметным и опасным только после 100 км/час, а так... можно ведь ездить и не более 80 км/час, учитывая, конечно, что и тормозной путь автомобиля с плохими амортизаторами увеличивается, потому что снижается сцепление колес с дорогой.

Но если у вас автомобиль с системой антиблокировки тормозов (ABS, ALB), то за состоянием амортизаторов надо следить очень придирчиво, потому что происходит следующее: на "гребенке" колеса на мгновение отрываются от земли и, если вы давите на тормоз, тут же блокируются. Система ALB, следящая за тем, чтобы колеса не блокировались, эту блокировку сразу же снимает, т.е. отключает тормоза. На долю секунды. Но за первой ямкой "гребенки" идет вторая, третья и т.д., и может получиться так, что на этой "гребенке" ваш автомобиль останется вообще без тормозов, хотя тормозную педаль вы будете давить изо всех сил.

**6.** Красиво, наверное, когда над лобовым стеклом в салоне болтается какая-нибудь "висюлька": розочка, китайский фонарик или какой-нибудь черепок. Но когда какая-нибудь штукovina болтается перед глазами, даже если вы на нее вовсе не смотрите, она притупляет боковое зрение, а на дороге происходит много того, что нужно заметить (и тут же отреагировать!) именно боковым зрением. Двигаясь в потоке машин, вы только боковым зрением отмечаете машины справа и слева (а также, через зеркало, и сзади) и реагируете на их маневры. С "талисманом" над стеклом вы будете реагировать на них где-то на полсекунды позже.

**7.** Изготовьте второй ключ зажигания. На всякий случай. И закрепите его на автомобиле снаружи, с помощью проволоки или винтика прикрепите его изнутри под бампером или брызговиком. Идея вообще-то в том, что даже если вы остались в одних трусах, вы все равно должны иметь возможность уехать на своем автомобиле. А уж случаев, когда клиент захлопывает дверь, оставляя в замке ключ зажигания, более чем достаточно.

**8.** Когда вы оставляете свою замечательную машину на ночь, неважно, на стоянке или в гараже, не ставьте ее на ручной тормоз. Ведь за ночь всякое может случиться, например, мороз ударит, а утром машина вынуждена будет срывать примерзшие колodки. Или завтра вы вообще по какой-нибудь причине не придете за машиной, а ручник возьми да и приржавей. Вроде бы мелочи, но неприятные. Оставляйте машину на передаче или в положении "P" у "автоматов".

**9.** Совет для нервных владельцев отечественных машин: Если во время поездки ночью вам показалось, что все встречные автомобили слишком уж

вас слепят, попробуйте отмыть каким-нибудь растворителем свое лобовое стекло. Не снаружи, там, скорее всего, дворники очистили его нормально, а изнутри. Даже если в вашей машине не курят, стекла постепенно покрываются невидимой пленкой, т.к. пластмассовые детали внутри салона (приборная панель, например) сильно нагреваются на солнце и начинают "пылить" (вы, наверное, чувствовали специфический запах пластмассы в салоне), и через полгода стекло изнутри уже покрыто пленкой, которая и мешает ездить по ночам.

**10.** Еще о поездках в темное время. Вот вы едете по загородному шоссе, и вдали показались фары встречной машины. До машины еще может быть километр, но ее фары уже вам "мешают жить". Приклейте 2-3 маленьких (1х1 см) кусочка непрозрачной изоленты на лобовое стекло таким образом, чтобы, чуть наклонив голову, можно было укрыть глаза от слепящего света. Когда встречная машина будет рядом, эти кусочки, конечно, уже не помогут, но тут и потерпеть можно.

**11.** Чем легче будет брелок у вас на ключе зажигания, тем меньше будет разбиваться замок зажигания. А если вы пользуетесь ключом, на кольцо которого болтается целая связка других ключей, ваш замок зажигания разболтается за полгода до такой степени, что будет включаться любым другим ключом.

**12.** Вы приходите утром на стоянку, а стекла обмерзшие. Снег-то можно тряпкой смахнуть, а лед? Можно, конечно, включить обогрев (вы это и сделаете), но пока стекло оттает так, чтобы можно было включить дворники, ох, как много времени пройдет. А если еще и печка неважно работает? Поэтому возьмите футляр от магнитофонной кассеты или пластиковую карту (банковскую или телефонную - не важно) и попробуйте ей счистить изморозь на стеклах. Вы будете приятно удивлены, насколько легко и быстро это можно сделать.

**13.** Если вы пользуетесь прикуривателем, закулив сигарету, не вставляйте прикуриватель обратно в гнездо сразу: на его спирали остались табачные крошки. Постучите им немного о пепельницу и спираль очистится. Иначе вы буквально за месяц натаскаете столько пепла в гнездо прикуривателя, что он перестанет работать.

**14.** Не вставляйте в гнездо прикуривателя вашей иномарки прикуриватель от русского автомобиля, ничего хорошего из этого не получится: прикуриватель работать не будет, а предохранитель на гнездо прикуривателя сгорит.

**15.** Если у вас перестала работать кнопка электрического замка багажника (у некоторых машин), то прежде, чем лезть в предохранители, откройте бардачок и посмотрите, нет ли там, в глубине, кнопки блокировки замка багажника, и не включена ли она?

**16.** Во всех автомобилях есть противосолнечные щитки над лобовым стеклом, проверьте, возможно в вашем автомобиле этот щиток можно откинуть и повернуть в сторону (некоторые автомобили имеют такую возможность). Тогда солнечный свет через боковое стекло не будет вам мешать.

**17.** Под капотом, в районе фар, у вас должна находиться тряпка. Тогда, проверяя уровень масла в двигателе, вы всегда сможете вытереть об нее руки.

**18.** Обязательно научитесь вязать беседочный узел. Его особенность в том, что он образует незатягивающуюся петлю, и, это главное, его всегда можно развязать руками. Даже если вас тянули на буксире танком. Даже если для этого использовался металлический трос (правда, в этом случае, для того чтобы развязать, все-таки понадобится молоток).

**19.** Если вас попросили "дать прикурить", т.е. от вашего автомобиля завести другой автомобиль, то, подогнав машину, заглушите ее. И пусть "прикуривают" сколько угодно. Если вы будете давать "прикуривать" при работающем двигателе, то у вас, скорее всего, выйдет из строя генератор.

**20.** Если вы просите "прикурить" у кого-нибудь, то один провод подключайте к "+" аккумулятора, другой - к корпусу двигателя. Этим вы исключите выход из строя бортовой электроники, если перепутаете провода ( в таких случаях просто будет короткое замыкание).

**21.** Если провода "прикуривателя" тонкие, то, скорее всего, просто крутануть стартером свой двигатель и завести его вам не удастся. В этом случае надо подсоединить провода "прикуривателя", завести другую машину и погулять минут пять. За это время генератор другой машины "набьет" и разогреет ваш аккумулятор, и можно будет (заглушив, конечно, другую машину) как следует крутануть свой двигатель.

- 2. 22.** Если вы заводите бензиновый двигатель холодным утром, а он не заводится, хотя и пытается это сделать, или заводится еле-еле и тут же глохнет, то в 99 случаях из 100 этому двигателю по какой-то причине не хватает топлива. Плесните ему во впускной коллектор немного (1-2 столовых ложки) бензина из бутылочки, которая у вас будет с собой. Делается это так. Если двигатель карбюраторный, то надо снять крышку воздушного фильтра, под ней вы увидите несколько отверстий (они могут быть закрыты заслонками), в каждое из этих отверстий (или прямо на заслонку) и надо плеснуть порцию бензина. Если двигатель с впрыском, надо снять любую резиновую трубочку с впускного коллектора и в дырочку налить бензина. Если бутылочка была принесена из дома, т.е. бензин в ней относительно теплый, машина заведется мгновенно.

**23.** Зимой многие автовладельцы уносят "слабую" аккумуляторную батарею домой, чтобы утром она, теплая, смогла как следует крутануть двигатель. Прodelывать это приходится каждый день. аккумуляторные батареи в японских автомобилях не тяжелые, но установлены в очень неудобном месте (особенно в микроавтобусах), поэтому рекомендуется устанавливать батарею на штатное место прямо в сумке-авоське. Тогда достать батарею из тесного отсека очень легко: взял за ручки - и вынул (отсоединив предварительно сначала "минус", а потом "плюс"-вывод).

**24.** Если дизельный двигатель сразу после прогрева свечей (т.е. когда погаснет сигнальная лампочка) не заводится, попробуйте подольше прогреть эти свечи. Учтите, что свечи греются и после отключения лампочки. Большинство свечей греются по следующей программе: включено зажигание, лампочка загорелась и на свечи начало поступать напряжение. Через несколько секунд, в зависимости от температуры двигателя и окружающего воздуха, погаснет лампочка "GLOW" (или изображение спиральки), но напряжении на свечи по-прежнему будет подаваться. Пройдет еще несколько секунд, и под капотом раздастся щелчок. Это значит, что напряжение на свечах ступенчато снизилось, это пониженное (около 5 вольт) напряжение может держаться на свечах и после запуска двигателя, до тех пор, пока двигатель не прогреется.

**25.** Следите за тем, чтобы на полке возле педалей не было никаких предметов (банок, запасных туфелек и т.п.), они могут попасть, под педаль, например, тормоза, и у вас могут из-за этого возникнуть проблемы.

**26.** Следите за тем, чтобы ничто не мешало вам в любой момент взяться за рукоятку ручного тормоза, мало ли что. А помешать вам могут коробки с соком (всегда под рукой), магнитофонные кассеты, подол прелестного платья вашей спутницы.

**27.** Если вас собираются тащить на буксире, или вам надо руками подвинуть свой автомобиль, обязательно с помощью ключа включите зажигание, а потом поверните этот ключ на один щелчок назад. В этом случае вы избежите ситуации, когда автомобиль начал двигаться, а рулевое колесо у него заблокировано, т.к. ключ только воткнут в замок и находится в положении "LOCK" - блокировка.

**28.** Если в вашем автомобиле замок зажигания уже разболтанный, то, вынимая из него ключ зажигания, обязательно проследите, чтобы это происходило в положении "LOCK" - блокировка, если же вы вытащите ключ в ином положении (а разболтанный замок это позволяет), часть электрооборудования машины останется под напряжением, и утром вы обнаружите, что аккумулятор разрядился.

**29.** Снизу у всех автомобилей проходит выхлопной тракт, т.е. глушитель, резонаторы, собственно выхлопные трубы. Во время поездки все эти элементы могут довольно сильно нагреваться, а так как почти все легковые автомобили очень низкие, то после остановки под машиной может вспыхнуть сухая трава, куски какой-нибудь бумаги или тряпки, да мало ли что валяется по обочинам дорог и, может быть, у вас в гараже. Учтите эту особенность легкового автомобиля.

**30.** Если ваша машина ночует на открытой стоянке, и есть подозрение, что завтра утром щетки стеклоочистителя примерзнут к стеклу, будет лучше, если с вечера вы их отогнете и засунете что-нибудь под рычаг щеткодержателя, так, чтобы исключить контакт щетки дворника со стеклом. У многих японских автомобилей существует "зимнее" положение щеток, в котором они не доходят до своего конечного положения, оставаясь в зоне обдува теплым воздухом.

**31.** Не оставляйте машину на стоянке под деревьями, под проводами и возле многоэтажных домов. С деревьев падают листья или почки, которые во влажную погоду могут оставить пятна на поверхности автомобиля. На проводах могут сидеть птицы, помет которых оказывает на краску необратимое воздействие. Возле домов может произойти такая неприятность: ваша машина стоит, никому не мешая, в это время к дому подъезжает на своем автомобиле какой-нибудь "джентельмен" и начинает вызывать свою подругу, выбивая с помощью клаксона замысловатые мелодии. Нервным жильцам недосуг разбираться, какая машина нарушает их покой, вот и летит в окно все, что им под руку попадет. Или просто пепельницу вытряхнут вам на крышу, потом пойдете, разберетесь, из какого окна это прилетело.

**32.** При парковке старайтесь поставить свой автомобиль так, чтобы другой машине даже преднамеренно ударить его было сложно.

**33.** В японских автомобилях есть много узлов и агрегатов, выполненных третьими фирмами. Поэтому, если у вашего автомобиля вышли из строя, например, стартер, генератор, гидроусилитель, корзина сцепления и т.д., помните, что точно такие же агрегаты могут стоять на моделях других фирм. Например, устройства для прогрева двигателя на карбюраторах "Toyota" и "Nissan" одни и те же. Стартер двигателя EA-81 отличается от стартера двигателя IS только легко переставляемым фланцем и так во многих узлах автомобиля.

**34.** Почти в каждом японском автомобиле обычно есть две панели с предохранителями. Одна в салоне, а другая под капотом, кроме обычных разноцветных предохранителей, есть еще тепловые выключатели (breaker), которые могут повторно включаться нажатием (например, спичкой) в отверстие на корпусе. Существуют также предохранительные линии (fusible link), которые имеют резиновую оплетку и, когда перегорают, внешне не изменяются. Для проверки необходимо пальцем зацепить и попробовать растянуть эту резиновую оплетку. Если она будет тянуться, значит токопроводящие жилки внутри уже перегорели, и эту линию необходимо заменить.

**35.** Включенный кондиционер приблизительно на 10% увеличивает расход топлива.

**36.** Всегда помните марку своего двигателя. Она указана на табличке под капотом и выбита перед номером двигателя. Названия "Сириус", "Вулкан" и т.п. не являются маркой двигателя. Зная марку своего двигателя вы не будете искать, например, трамблер для автомобиля "Toyota Vista", а будете спрашивать трамблер на двигатель 1S, который устанавливается также на "Corona", "Mark 2", "Carina" и еще на нескольких моделях автомобилей. Причем марку автомобиля надо знать полностью, например, есть двигатель 1G-GEU, и есть двигатель 1G-FE. Это достаточно разные двигатели, хотя оба принадлежат к семейству 1G и оба "твинкамовские".

**37.** Закручивайте колесные гайки конусом вперед, так как эти конусы на гайках центруют колесо, затягивайте гайки равномерно, а через каждую тысячу километров пробега проверяйте их затяжку.

**38.** Старайтесь всегда возить в багажнике большую пластиковую бутылку с водой и кусочек мыла, с их помощью вы не только вымоете руки после смены проколотого колеса, но и сможете наполнить радиатор, затушить небольшой пожар (огнетушители, знаете ли, не всегда срабатывают), долить до необходимого уровня жидкость в главном тормозном цилиндре, заклеить пробитый бензобак, отмыть ветровое стекло и т. д.

**39.** Фальшфейер, которым комплектуются все японские автомобили, лучше, от греха подальше, выбросить. У него уже давно кончился срок годности, а всякие пиротехнические штучки, особенно просроченные, имеют свойство самовозгораться, особенно когда ими интересуются дети.

**40.** Для правильного поддомкрачивания у всех японских легковых автомобилей, кроме "Toyota Crown", на нижнем ребре порога есть вырезы, на которые и надо устанавливать домкрат. У "Toyota Crown" тоже есть места, под которые подставляется выпуклая часть домкрата ( у него домкраты несколько иные, чем у остальных машин) - это специальные выемки на днище.

**41.** Если при движении автомобиля вас вдруг "занесло" (почему - об этом ниже), ни в коем случае не давите на тормоз, так вы окончательно потеряете контроль над машиной. При правильных действиях в такой ситуации даже после одного оборота автомобиля на дороге водителям удавалось его "обуздать" только потому, что они не блокировали тормозами колеса и грамотно действовали рулем и педалью газа.

Итак, если у вас заднеприводной автомобиль, и вас занесло в то время, как вы давили на педаль газа, сразу же сбросьте газ; если же вы тормозили двигателем на ледяном спуске и "попа" у вас поехала в сторону, то чуть добавьте газа или переключитесь на повышенную передачу. Естественно, руль при этом - в сторону

заноса. И в том, и в другом случае идея в общем-то одна: восстановить потерянное сцепление колес с дорогой, т.е. колеса должны не проскальзывать по дороге. Если ваш автомобиль переднеприводной и вас начало заносить, немедленно полностью надавите на газ. Еще лучше будет, если вы быстро переключитесь на низшую передачу и "утопите" педаль газа. Рулевое колесо так же надо повернуть в сторону заноса. В этом случае все действия направлены на то, чтобы ведущий "передок" вытянул автомобиль. Если вы успеете переключиться на низшую передачу и "утопить" педаль газа до того, как автомобиль занесет градусов примерно на 60, то вы наверняка справитесь с машиной.

Тут, однако, подстерегает другая беда: когда автомобиль уже начал выравниваться, вы будете недостаточно четко и быстро управлять рулем или будете неправильно действовать педалью газа, вас "мотанет" в обратную сторону. Поэтому, как только автомобиль начал выравниваться, надо тут же уменьшить величину воздействий, приведших к этому, и быть готовым к тому, что вас все-таки немного "мотанет" в обратную сторону.

Автомобиль всегда заносит по одной причине: он неправильно управляется. Может быть, это вы ошибки делаете, а может быть в данный момент конструкция автомобиля не позволяет им управлять (лопнула рулевая тяга, "отвалилось" колесо). Но чаще все-таки дело в ошибках водителя. Вот основные из них:

Для заднеприводной машины:

1. Вы сильно нажали на педаль газа, и задние колеса начали пробуксовывать;
2. Вы резко крутанули руль;
3. Вы сильно тормозите двигателем.

Для переднеприводной машины:

1. Вы резко сбросили газ;
2. Вы резко крутанули руль;
3. Вы тормозите двигателем.

Во всех этих причинах эпитеты "сильно" и "резко" можно заменить и на менее категоричные, если у вас плохая подвеска (например, не "держат" амортизаторы), или нарушена геометрия установки колес (например, очень сильное сходжение). Причиной заноса могут быть также: разная резина на колесах (даже одно колесо); неисправность тормозов; неисправность рулевого управления; неисправность подвески.

Надо заметить, что эти четыре причины вносят в алгоритм управления автомобилем новые, никому неизвестные вводные и поэтому очень опасны.

Другими совами, даже мастер автомобильного спорта не может точно спрогнозировать поведение машины при заносе, если у него, например, все колеса с разным рисунком и не держит какой-нибудь амортизатор.

Из всего сказанного следует вывод: чтобы вы могли ездить более-менее безопасно, ваш автомобиль должен быть относительно исправен, ездить на нем вы должны плавно и не очень быстро. Если дорога скользкая, то еще более плавно и еще менее быстро. Сама по себе скорость обычно аварий не вызывает, но если она велика, вы просто не успеваете реагировать на поведение машины и начинаете делать ошибки в управлении, а ошибки в управлении уже ведут, как пишется в сводках ГАИ, "к потере управления автомобилем".



**42.** За рулем микроавтобуса, управление которым вообще гораздо сложнее, чем управление обычными "седанами" (из-за большой парусности и большей высоты центра тяжести), не забывайте о том, что этот микроавтобус по-разному управляется и в зависимости от загрузки, поэтому не гоняйте на нем, пожалуйста. Весь опыт, приобретенный при управлении пустым автобусом, почти бесполезен, если салон у вас набит пассажирами. Седан также по-разному реагирует на действия рулем в зависимости от загрузки пассажирами, но у микроавтобусов эта зависимость более ярко выражена.

**43.** Если ваша машина начала буксовать, но еще движется, немедленно сбросьте газ и снова плавно его надавите до начала пробуксовки. При сбрасывании газа сцепление колес с дорогой восстановится, но при сброшенном газе автомобиль, скорее всего, не поедет, поэтому педаль газа опять надо надавить, но как можно более плавно и чуть-чуть, чтобы мощный двигатель снова не вызвал пробуксовки. Как только эта пробуксовка опять возникла, снова сбросьте газ и т.д. "Играя" таким образом педалью газа, можно как-то двигаться на скользкий подъем, но для этого нужен опыт. Начинающему водителю можно посоветовать просто включить кондиционер и убрать ногу с педали газа. В этом случае обороты двигателя немного возрастут, достаточно для того, чтобы автомобиль двигался вперед, но недостаточно для того, чтобы он потерял сцепление с дорогой, т.е. мощности двигателя не будет хватать для того, чтобы вызвать пробуксовку колес.

**44.** Если ваш автомобиль тяжело, с пробуксовкой все-таки движется вперед, но вот-вот окончательно забуксует и остановится, то каковы ваши действия.

В заднеприводном автомобиле:

1 - с помощью рулевого колеса направляйте передние колеса на те участки дороги, где сопротивление качению колес было бы наименьшим;

2 - с помощью рулевого колеса направляйте задние колеса на участки дороги, которые обеспечивали бы наибольшее сцепление с этими задними колесами. Это могут быть участки дороги, посыпанные песком, или обочины, на которых еще есть снежная "целина".

3 - наконец, можно попытаться "поиграть" педалью газа, но чуть-чуть. Это уже в общем-то искусство.

В переднеприводном автомобиле:

1 - выбирайте участки с меньшим сопротивлением качению колес;

2 - выбирайте те участки дороги, на которых передним колесам было бы за что "зацепиться";

3 - чуть-чуть покачивайте рулевое колесо туда-сюда, в этом случае передние ведущие колеса с большей вероятностью найдут, за что зацепиться: камушек под снегом, веточка какая-нибудь и т.д.;

4 - крутые скользкие подъемы переднеприводной автомобиль легче преодолевает задним ходом;

5 - "играйте" педалью газа.

В полноприводном автомобиле: подключите задний (или передний) мост или включите блокировку межосевого дифференциала. И межколесного, если она у вас есть. И далее действуйте по методике вождения переднеприводного автомобиля.

Однако, следует заметить, что на некоторых "вездеходах" (в основном на "джипах") включать передний мост бессмысленно, если отключены муфты передних колес, т.е. если переключатель хотя бы на одной ступице стоит в положении "FREE" (а должен стоять в положении "LOCK").

**45.** Любые тяжелые участки дороги лучше преодолевать с разгона и на скорости, но только если нет значительных бугров и камней.

**46.** Шипованные колеса повышают проходимость любого автомобиля в тяжелых условиях, но на чистом асфальте эти шипы процентов на 20 увеличивают тормозной путь автомобиля. На льду при торможении юзом шипованное колесо может "стать на ледяной клин", и тогда у вас тормозов вообще как бы нет.

**47.** При повседневной эксплуатации автомобиля на шипованной резине увеличивается расход топлива и износ ступичных подшипников.

**48.** Знак "Шипы", наклеенный на заднее стекло, нужен только для того, чтобы предупредить водителей автомобилей, следующих сзади, о том, что у этой машины тормозной путь на скользкой дороге значительно короче.

**49.** Переднеприводной автомобиль более "проходим" без груза и пассажиров.

**50.** Заднеприводной автомобиль более "проходим", когда у него в багажнике лежит чугунная крышка от канализационного люка, а на заднем сиденье разместились три толстеньких пассажира с гирями на коленях ;)

**51.** Самый обычный автомобиль с цепями или хорошими грунтозацепами на колесах даст фору любому "джипу" на льду или на снегу. Но на дороге с твердым покрытием при движении со скоростью больше 20 км/час, эти цепи "кончают" резину и ступичные подшипники с невероятной быстротой.

**52.** Двигаясь по трассе и увидев впереди мост, сбросьте скорость, т.к. перед ним и сразу за ним обязательно будут ямы, исключения из этого правила - редкость для российских дорог.

**53.** К участку трассы, политому гудроном, надо относиться, как к очень скользкому и коварному. Это не гололед, но очень близко к нему. А если этот участок шоссе сверху уже присыпан мелким гравием (узнать бы, кто автор такого способа ремонта дороги), то очень велика вероятность того, что вы "заполучите" камень в лобовое стекло. Надо насколько возможно принять вправо и снизить скорость буквально до 10 км/час. Больше всего бойтесь встречных грузовиков: их большие колеса с развитыми грунтозацепами щедро расшвыривают камни во все стороны, тем более, что брызговики у них, как правило, отсутствуют. Поэтому, увидев летящий по середине ремонтируемой трассы КАМАЗ, моргните ему хотя бы фарами и как можно дальше уйдите на обочину. Можно даже остановиться.

**54.** Если вы на большой скорости подъезжаете к закрытому участку дороги,

например, к повороту, и видите, как из-за этого поворота выползает какой-нибудь тяжелый грузовик, немедленно сбросьте скорость: почти наверняка найдется какой-нибудь лихач, которому надоело тащиться за грузовиком и он решил его обогнать, а за ним, как правило, пристраивается второй, и оба они хотят быстро совершить обгон и, следовательно, давят на педаль газа до пола.

**55.** Черные полосы на гладком шоссе могут быть следами экстренного торможения автомобилей, которые проехали раньше вас, значит впереди, там где вам еще не видно, находится причина этого торможения: яма, например.

**56.** Верхов глупости у профессионалов считается давить на педаль газа, когда вас уже обгоняет другой автомобиль.

**57.** Оставляя в закрытом автомобиле на панели приборов или на сидении какую-нибудь штучку типа газового баллончика или газовой зажигалки, будьте готовы к тому, что когда солнце нагреет салон, эта штучка может "рвануть". Обычно машина не загорается, но салон порой нуждается в чистке и ремонте. Можно посоветовать не до конца закрывать все стекла, чтобы была хотя бы небольшая вентиляция, но лучше прятать все посторонние предметы в бардачок. Магнитофонные кассеты, кстати, тоже могут навсегда испортиться, полежав пару часов на солнцепеке под ветровым стеклом.

**58.** Чаще всего "ловит гвоздь" заднее правое колесо. Во-первых, когда вы едете по своей правой стороне, правые колеса сильнее левых рискуют наехать на какие-нибудь предметы, находящиеся на обочине (камешки, веточки и, конечно, гвоздики). Во-вторых, переднее колесо, проезжая через лежащий гвоздик, подбрасывает его немного вверх, и, когда этот гвоздик находится в вертикальном положении, заднее колесо натывается на него.

**57.** Двигаясь в колонне, следите не только за непосредственно перед вами идущим автомобилем, но и за машинами, следующими перед ним: у кого-то там, впереди, вспыхнули "стопы", значит, сейчас они загорятся у всех, поэтому готовьтесь тормозить. Вот кто-то включил правую мигалку, чтобы встать на обочине, готовьтесь включить левую, чтобы объехать этот автомобиль, далее остановитесь и убедитесь, что нет встречных машин и только не забыв взглянуть в зеркало заднего вида, начинайте двигаться далее. Вот кто-то впереди, включив левую мигалку, пошел на обгон. Что там впереди делается, есть ли встречные, вам еще не видно, но если вы торопитесь, включайте левую мигалку, вываливайтесь из колонны - и вперед. Машина, которая впереди вас уже начала обгон, видит, что все "чисто", и вы, следуя за ней, почти ничем не рискуете. Правда, может оказаться, что идущая впереди машина просто поворачивает налево, но тут уже надо просто знать дорогу. Как вероятного противника.

**58.** Чтобы меньше было проблем на дороге, порой полезно как-то дать знать

окружающим, что за рулем сидит человек, с которым лучше не связываться. В США, например, некоторые автомобили оборудованы антеннами к радиостанциям, которыми пользуются ФБР и полиция. Самых станций в машине может и не быть, а роскошная антенна для спецаппаратуры подключена к обыкновенному радиоприемнику. Со стороны же видится, что автомобиль относится к ведомству, с которым лучше не иметь дел. Антенна радиотелефона на японском автомобиле в нашем городе говорит хотя бы о том, что человек за рулем этого автомобиля работает в организации, которая может себе позволить установить на автомобилях своих сотрудников эти радиотелефоны. И, вступая в конфликт с водителем этого автомобиля, вы автоматически вступаете в конфликт с отнюдь не бедной организацией. Помимо антенны, которую можно установить на крышу и никуда не подключать, можно под заднее стекло (у седанов) положить милицейскую фуражку или поставить корпус от милицейской мигалки. Можно и боксерские перчатки положить (у кого к чему душа лежит). Все эти мелочи замечаются участниками движения и сотрудниками ГАИ, да и угонщиками тоже. И очень может быть, что после такого "дооборудования" автомобиля, вас и "подрезать" будут меньше, и сотрудники ГАИ будут представляться более разборчивой фразой, и злоумышленники отстанут.

**59.** Не оставляйте вещей в автомобиле. Если у вас в "дипломате" только бутерброды и бутылка кефира, то кроме вас об этом никто не знает, т.к из-за этих бутербродов могут вскрыть ваш автомобиль.

**60.** Утром не трогайтесь с места до тех пор, пока стрелка указателя температуры не начнет движение, и не газуйте, пока эта стрелка на указателе температуры не войдет в рабочий сектор. Другими словами, совсем не обязательно на месте полностью прогревать двигатель до рабочей температуры, но сильно нагружать холодный двигатель не следует.

**61.** Усадив детей на заднее сидение, передвиньте рычажки на торце задних дверей в положение "Door Lock", тогда ваши юные пассажиры во время движения не смогут, балуясь, открыть задние двери салона изнутри.

**62.** Если, желая сэкономить топливо, на затяжном спуске вы решили выключить двигатель, то учтите, что в этом случае после третьего торможения у вас почти пропадут тормоза, руль станет "тяжелым" и, самое главное, вы случайно можете повернуть ключ зажигания в положение "Lock". После этого рулевое колесо заблокируется, и вам останется доехать только до первого поворота.

**63.** Если вам совсем тоскливо ехать под дождем: грязь, брызги, ничего не видно, а дворники давно пора менять, протрите стекло препаратом "Антидождь" (Anti Rain). Полученный эффект приятно удивит вас, даже если резинки на дворниках у вас "дубовые".

**64.** Если вы влетаете в лужу на большой скорости и вам наплевать на окружающих пешеходов, то вы все-таки должны учесть два момента, касающиеся

лично вас и вашего автомобиля. Во-первых, на дне лужи может быть яма. А во-вторых, может возникнуть эффект аквапланирования, т.е. колесо не будет успевать вытеснять из-под себя всю воду, и, следовательно, машина потеряет управление. А кроме того, во время такой езды мощные водяные струи под днищем автомобиля очень хорошо вымывают смазку из-под пыльников и крестовин.

**65.** Панорамное зеркало заднего вида - это, конечно, отлично, все видно: и себя, и пассажиров, и даже автомобили, едущие рядом. Ночью же с этим зеркалом вы не будете знать, куда деваться от света фар попутных машин.

**66.** Все, что закреплено у вас на крыше (багажник, держатели для лыж, дополнительные фары, какие-нибудь обтекатели и т.п.), повышает расход топлива. И чем выше скорость, тем больше повышение расхода топлива.

**67.** Самая экономичная скорость - это скорость от 80 до 100 км/ час (80 км/час - это примерно 2000 об/мин на пятой передаче, а 2000-3000 об/мин - самый оптимальный режим для двигателя). Для "облизанных" автомобилей она будет ближе к 110 км/час, а для "квадратных", таких как, например, "Toyota Mark II" 1983 года самой экономичной будет скорость чуть больше 80 км/час (на пятой передаче, разумеется).

**68.** Если вдруг из вашей машины снизу закапало какое-то масло, вам, прежде всего, надо узнать, откуда оно: из двигателя или из коробки передач. Возьмите одну каплю этого масла и капните его в какую-нибудь емкость с водой (или хотя бы в лужу). После этого туда же капните каплю моторного и каплю трансмиссионного масла (капли можно взять со щупа уровня масла в двигателе и в коробке передач). Вы увидите, что эти капли ведут себя в воде по-разному: одни растекаются, другие нет. После этого несложно сделать вывод, какое же масло у вас капает и откуда оно.

**69.** Если, включив обдув ветрового стекла горячим воздухом, вы обнаружили, что у вас включился и кондиционер, можете себя поздравить: только на шикарных автомобилях воздух сначала сушится с помощью кондиционера и только потом нагревается и подается к стеклу.

**70.** Когда идущая впереди машина включила правый поворот, прижалась к обочине и остановилась, будьте готовы к тому, что у нее сейчас распахнется левая дверь, и к вам под колеса "вывалится" водитель или пассажир этой машины.

**71.** Самая безопасная езда, особенно ночью - это езда за "лидером". Пристройтесь "на хвост" какой-нибудь машине, соблюдая при этом дистанцию, включите ближний свет фар и езжайте себе спокойно. Все ямы, препятствия, знаки, радары будут проблемами "лидера". Надо только чтобы его скорость вам подходила.

**72.** Дальний свет фар вашей машины мешает не только встречным автомобилям, но и тем, которые едут впереди вас. Будьте вежливы, пожалуйста.

**73.** Когда вы подкачиваете спущенное колесо малогабаритным компрессором, не ставьте этот компрессор на землю. Дело в том, что при своей работе компрессор сильно вибрирует и, естественно, поднимает пыль, которую тут же сам и всасывает. То что эта пыль будет в колесе, в общем-то не страшно, страшнее то, что этот пыльный воздух будет сжиматься компрессором, в котором все уплотнения пластмассовые, поршневое кольцо тоже, и от пыли они все быстро выходят из строя, постепенно снижая производительность компрессора практически до нуля.

**74.** Пользуясь на ходу ручкой переключения передач на коробке-автомате, никогда не нажимайте большую кнопку! Иначе рано или поздно вы нечаянно включите "L", "R" или "P", что может привести к поломке автомата.

**75.** Преодолевать затопленные участки дороги надо на первой передаче и повышенных оборотах, чтобы случайное попадание капель воды на свечи или трамблер, не вызвало остановки двигателя. При этом стараться не заезжать в воду, если навстречу идет другая машина: создаваемая ею волна может захлестнуть ваш автомобиль. Особенно глубокие участки следует преодолевать задним ходом.

**76.** После преодоления брода надо остановиться и, включив нейтральную передачу, дать двигателю поработать на повышенных оборотах несколько минут, чтобы в моторном отсеке все высохло. Иначе на холостых оборотах двигатель может заглохнуть из-за большой влажности под капотом (вода, горячий коллектор - вот вам и "русская баня"). Если у вас "засветилась" вся панель, то, скорее всего, ремень привода генератора намок и начал проскальзывать. Тут лучше заглушить машину и дать всему под капотом высохнуть.

**77.** Если у вас в неудобном месте (на железнодорожном переезде, посередине большой лужи или на перекрестке) двигатель заглох и не желает заводиться, включите первую или вторую передачу и с помощью стартера выкатите свой автомобиль на более удобное место.

**78.** Если у вас слабый аккумулятор, то бензиновый двигатель с впрыском утром следует заводить так: включить зажигание, выжать педаль сцепления (если она есть) и чуть-чуть "цокнуть" стартером, после чего отпустить ключ зажигания. При включении стартера блок управления на несколько секунд включает топливный насос. Если двигатель начнет вращаться (стартером или заведется), насос включится на все время и будет работать, пока двигатель крутится. А если вы только "цокнули" стартером, насос отработает 5-10 секунд и выключится. Но за это время он разогреет аккумулятор, прокачает топливную систему, и к следующему повороту ключа "на стартер" аккумулятор будет готов дать мощный бросок тока, а давление в топливной магистрали будет поднято до рабочего. Этого можно и не делать, но при включении стартера после стоянки первые 2-3 секунды двигатель в принципе не может завестись, т.к. в магистрали нет еще нужного давления топлива, а стартер даром "садит" аккумулятор.

**79.** Японские карбюраторные двигатели утром следует заводить следующим образом. Включить зажигание. Надавить на педаль газа и через секунду отпустить ее. За это время пружинки на карбюраторе приведут все системы карбюратора в положение запуска. Выжать педаль сцепления и повернуть ключ "на стартер". Педаль газа не трогать. После запуска двигателя немедленно отпустить ключ зажигания. Исправный двигатель заведется. После прогрева или он сам "сбросит" обороты, или вы чуть хлопните ногой по педали газа, для того чтобы он это сделал.

**80.** Если у вас слабый аккумулятор, не гоняйте им стартер при заводке двигателя. В этом случае стартер проворачивает двигатель с небольшой скоростью (при этом у него, кстати, может подгореть коллектор); и вы слышите, с каким трудом поршни сжимают смесь. И вот, как только в очередной раз начинается момент сжатия, стартер вот-вот остановится (аккумулятор же слабый), выключите стартер и тут же включите. Скорее всего, рывка, с которым стартер включается, вам хватит чтобы резко дернуть поршень вперед, и, если все это происходит у самой верхней мертвой точки, исправный двигатель "схватит" заведется. Эту операцию несложно проделать несколько раз, если с первого раза вы не угадали момент, когда следует выключить и снова включить стартер.

**81.** В моторном отсеке каждого автомобиля есть ряд емкостей, за уровнем жидкости в которых надо следить. Обычно, если емкости прозрачные (бачок гидроусилителя, бачок главного тормозного цилиндра, бачок главного цилиндра привода сцепления, аккумулятор, бачки смывания стекол и фар, расширительный бачок системы охлаждения), то необходимый уровень обозначен снаружи на проверяемой емкости. Это могут быть две полосы, из которых нижняя отмечает нижний допустимый уровень жидкости (или допустимый уровень жидкости в холодном состоянии), а верхняя полоска - верхний допустимый уровень или уровень жидкости на горячем двигателе. Если жидкости будет меньше, чем надо, что-то будет неправильно работать, а если больше, то жидкость при каких-то условиях выплеснется наружу и что-нибудь испортит (электролит, например), и опять же что-то будет работать не так, как надо.

В ряде емкостей для контроля уровня жидкостей есть специальные щупы. Иногда эти щупы приделаны к заливной горловине (щуп уровня жидкости в бачке гидроусилителя руля или щуп уровня масла в коробке-автомате у некоторых автомобилей фирмы "Honda"). На них тоже нанесены метки: верхняя допустимая и нижняя допустимая. Эти метки могут, например, обозначаться H (high - верхняя) и L (low - нижняя). Верхняя метка может быть представлена в виде заштрихованного участка щупа. Так же может быть представлена и нижняя метка. В этом случае нижний заштрихованный участок обозначает нижний и верхний уровень жидкости холодного двигателя (иногда там написано слово "cold" - "холодный"), а верхний участок - диапазон допустимых уровней горячего двигателя, и там может стоять надпись "hot". Разные метки для горячего и холодного двигателя используются в том случае, когда применяется жидкость с большим коэффициентом объемного расширения, такие как жидкости ATF, которые используются в гидравлических системах и в коробках-автоматах.

**82.** Если, так уж случилось, ваша машина утонула (затопило автостоянку во время тайфуна), то постарайтесь не заводить ее до тех пор, пока не будет слита вода из картеров (двигателя, коробки, мостов и т. д.). Если машина имеет коробку-автомат, то ее до замены масла в этом автомате и буксировать нельзя. Иначе, при буксировке, жидкость ATF (Dexron-II) внутри коробки образует с водой, которая попадает туда через клапан вентиляции (он почти всегда есть на любых коробках), эмульсию, и эта эмульсия разрушит покрытие дисков в коробке-автомате. Но даже если этого как будто удастся избежать, надежной машину уже считать нельзя: вода попадет во все реле, в жгуты проводов, во все электронные блоки, датчики и т.д. и все это, грубо говоря, начнет "гнить". И начнется: то реле откажет, то бортовой компьютер закопризнает, то какой-нибудь клапан управления зависнет, хотя сам двигатель после "купания" будет вполне "живой". После "купания" в морской воде все эти процессы будут глубже и стремительнее: в течение одного-двух лет у вас коррозия съест все разъемы, откажут почти все реле и т.д. Если сразу после купания все опреснить, разобрать, смазать и делать при этом все качественно, возможно, вам удастся сохранить автомобиль, но ценой больших затрат времени и денег. Ну, а если ваш автомобиль пробыл в морской воде сутки, то его уже ничто не спасет: различные ионы из морской воды внедрятся в металл - и катастрофическую коррозию уже ничем не остановить. Будьте осторожны при покупке автомобиля на рынке, лучше проконсультируйтесь с опытным человеком, который поможет вам распознать "утопленника".

### **83. Езда на буксире.**

В городе более опытный водитель должен тащить вас на буксире, ведь ему придется все просчитывать и за себя, и за вас: все перестроения, проезд перекрестков, при этом резко не тормозя и, по возможности, не останавливаясь, так как процесс трогания сопровождается рывком, во время которого можно что-нибудь оторвать. Водителю-буксировщику придется непрерывно следить за вами в зеркало заднего вида, особенно при торможении и перестройках: вы-то, на веревке, ничего сделать не сможете, куда вас потащат, туда и поедете. Самое страшное, что может произойти при буксировке - это то, что кто-нибудь из участников движения попытается встять между буксировщиком и вами. Поэтому повесьте какую-нибудь тряпку на буксирный трос, чтобы его легче было заметить, и сам трос при буксировке в городе желательно сделать короче. Когда вас тащат на буксире, окна у вас должны быть открыты, иначе может запотеть лобовое стекло, да и рукой махнуть, чтобы подать сигнал, даже крикнуть через открытое стекло легче. Когда следует снизить скорость движения (например, вы подъезжаете к перекрестку), первый водитель должен нажать на тормоз, но так, чтобы машина еще не тормозилась, а стоп-сигналы у нее уже загорелись. Второй водитель, видя горящие "стопы" должен начать тормозить так сильно, чтобы затормозить обе машины: и свою, и буксировщика, чтобы первому водителю не понадобилось сильнее давить на педаль тормоза. Тогда буксирный трос будет все время натянут. Погасли "стопы" у первого водителя - сразу отпускайте и свой тормоз. На первой машине при буксировке должен быть включен ближний свет фар, а на второй - сигнал аварийной остановки. Если предстоит затяжной спуск,



имеет смысл отцепиться от буксировщика и самому скатиться вниз - всем спокойнее будет. На загородной трассе более опытный водитель может управлять второй машиной: все ж меньше будет рывков. После начала буксировки. через 300-500 метров желательно остановиться и обсудить проблемы, которые могут возникнуть (стекла сильно забрызгиваются грязью, или что-то затрещало в автомобиле). В качестве буксира лучше всего использовать синтетическую веревку или строп-ленту - они гасят рывки. Водитель второго автомобиля главной своей задачей должен считать не допускать провисания троса, особенно при поворотах, так как в этом случае велика вероятность того, что он просто наедет своим колесом на провисший буксирный трос, что приведет к неприятным последствиям. Самыми неподходящими для буксировки являются металлическая цепь, проволока и металлический трос. Всех пассажиров при буксировке желательно посадить в первый автомобиль; вторая машина будет легче, а в первом автомобиле пассажиры, непрерывно поглядывая назад, могут сообщать водителю о поведении "ведомого". Буксировать автомобиль в городе надо на второй или третьей передаче. При этом первый автомобиль должен переключаться как можно быстрее, а сцепление отпускать с задержкой, чтобы избежать сильных рывков. Вторым водителем должен угадывать момент переключения и, чуть притормаживая, стараться не допускать в этот момент провисания буксира. Если двигатель на вашем автомобиле свободно, без стуков вращается, и масляная система в порядке, то желательно включить пятую (четвертую) передачу и выжать сцепление, а во время трогания, переключения передач на первом автомобиле и движения на спуске надо просто отпускать сцепление - произойдет несильное торможение вашим двигателем, количество рывков будет меньше. Перед началом буксировки, как уже говорилось, не забудьте проверить ключ зажигания, чтобы разблокировать рулевое колесо. Буксировать автомобиль с АКПП можно на скорости до 50 км/ч и на расстояние не более 25 км.

**84.** Если вы решили обогнать какой-нибудь грузовик (надоело вам дышать его выхлопными газами), то подумайте, нужен ли вам "на хвосте" этот монстр с его неэффективными тормозами.

**85.** Не прогревайте двигатель в гараже. Да, стекла закрыты и дышать в салоне можно как будто нормально, но в воздухе гаража полно выхлопных газов. И в этих газах есть окись углерода (без цвета и запаха, между прочим), и какая-то доля ее все-таки попадет в салон, и вы ее вдохнете. Вы можете и не угореть, и голова болеть не будет, но здоровья вам это не добавит.

**86.** В жизни почти каждого автомобилиста бывают случаи, когда приходится ночевать в автомобиле, где-нибудь на трассе. И вот когда вы будете спать в машине с работающим двигателем (чтобы теплее было в салоне), часть выхлопных газов может попасть в салон. Да, машина стоит под открытым небом, но... законы аэродинамики и термодинамики, какие-то неплотности в салоне, прогоревший глушитель, меняющийся по силе и направлению ветер, в общем, вполне может получиться, что утром вы обнаружите у себя симптомы отравления выхлопными

газами.

**87.** Машину с механической коробкой передач можно завести с "толчка". Делается это так. Включите третью или вторую передачу, выжмите сцепление, включайте зажигание, раза три нажмите и отпустите педаль газа. Теперь вас надо толкать. Если это будет 2-3 человека, то лучше включить вторую скорость. Как только вас растолкают (обычно это бывает через 4-6 метров), плавно отпускайте сцепление (но энергично, иначе "толкачи" выдохнутся). После того как автомобиль как бы "уткнется", вернее в самом начале "утыкания", включите стартер и помогите ребятам. Конечно, если аккумулятор еще более-менее "живой". Когда автомобиль после "утыкания" чуть сделает рывок вперед, добавьте газ и выжмите сцепление (стартер тут же надо выключить). Если вы сделали все правильно и вовремя, двигатель заведется. Если "утыкание" очень сильное, то надо попробовать третью передачу. Дизельные двигатели желательно заводить с "толкача", только на третьей передаче. В этом случае надо более внимательно ловить момент, когда следует выжать сцепление. В общем-то все это где-то искусство. Заводить машину "с толкача", используя для разгона другую машину, гораздо проще, т.к. можно заводить очень долго, ведь другая машина не выдохнется, и даже при заводке на четвертой передаче. И порвать резиновый ремень газораспределения или цепь при этом сложнее.

**88.** Для того чтобы зимним утром двигатель легко запустился, с вечера залейте в маслосливную горловину примерно стакан бензина. Лучше, конечно, сменить масло на менее вязкое, но в жизни всякое бывает.

**89.** Если с вечера вы набросите на горячий двигатель какой-нибудь ватник, то утро обнаружите, что запустить двигатель будет легче, т.к. он будет чуть теплее, чем окружающий воздух. Только проследите за тем, чтобы двигатель был не слишком горячим, иначе от температуры выпускного коллектора этот ватник (или одеяло) может загореться.

**90.** Попробуйте на ночь под машину в районе картера поместить электрическую лампочку (примерно на 100 Ватт) и включить ее на всю ночь. Утром завести двигатель будет намного легче.

**91.** Известно, что включенный кондиционер повышает расход топлива, но если, в целях экономии, в жаркий день вы не включаете кондиционер, а открываете окна салона, особенно на большой скорости, то никакой экономии не получится, так как расход топлива возрастет примерно на ту же величину, значение которой зависит от скорости вашего автомобиля (аэродинамика, знаете ли).

**92.** Если у вас машина уже стоит на месте и буксует, то не давите на газ, сожжете резину и все. Правда, если под тонким слоем льда, на котором вы буксуете, есть асфальт, то вы своей резиной расплавите этот лед, и, может быть, чуть тронетесь вперед, но колес при такой езде надолго не хватит. Чтобы автомобиль тронулся и поехал, его надо раскатать. Включить первую передачу,

чуть дернуться вперед, выжать сцепление. Когда автомобиль качнется назад, вы должны уже отпускать сцепление, и у вас уже должна быть уже включена задняя передача. Машина чуть качнется назад, тут же ей первую, потом снова заднюю. Все это, сами понимаете, надо делать быстро и не газовать. Может быть, даже дергать автомобиль вперед на второй или третьей передаче. В общем, надо стараться раскатать автомобиль, а это произойдет быстрее, если ведущие колеса не будут пробуксовывать. Это произойдет быстрее, если рулевые колеса станут прямо, сопротивление качению всех колес минимально (может быть для этого придется использовать лопату), а сцепление ведущих колес максимально (для этого можно под них кинуть какие-нибудь тряпки, ветки и т.п.; можно взять веревку и обвязать в одном или двух местах колесо, используя отверстие в диске, но это возможно не для всех моделей, мешает тормозной суппорт). Если машина буксует и раскатать ее не удастся, доставайте домкрат, лопату и - вперед. Если провалилось одно колесо, с помощью домкрата его надо вывесить и что-нибудь под него сунуть. Доску, камни. Даже запасное колесо.

**93.** Для того чтобы выскочить из колеи, крутаните сначала руль в одну сторону, а потом в другую. Раскачав таким образом автомобиль в колею, вы, скорее всего, сможете вырваться из глубокой колеи.

**94.** Самое эффективное торможение происходит, когда колеса не заклинены, но вот-вот заклинят, т.е. "на грани юза". Поскольку этот момент уловить очень сложно (состояние дороги, состояние резины - все это меняет сцепные свойства колес), тормозите прерывистым нажатием на педаль тормоза. К тому же в этом случае автомобиль будет слушаться руля, т.е. управляться. Кстати, система ABS или ALB (антиблокировочная) в тормозах новых автомобилей делает то же самое: снижает давление в рабочих тормозных цилиндрах, когда колеса начинают останавливаться, потом снова поднимает и т.д.

**95.** Избегайте тормозить на повороте. До поворота - сколько угодно, равно как и после него. Дело в том, что при любом торможении снижается сцепление колес с дорогой, а на повороте сцепление колес с дорогой и так снижено, величина этого снижения зависит от состояния колес, вашей скорости и состояния дороги. К тому же при повороте на автомобиль действуют центробежные силы, что еще больше повышает требование к качеству сцепления колес с дорогой. Когда вы на повороте просто отпустите педаль газа, вы тормозите двигателем и можете, например, на гололеде, вылететь с дороги. Поэтому, входя в сложный поворот, резко и полностью не сбрасывайте газ и не тормозите.

**96.** Часто на загородной прогулке, положив ключи зажигания в карман, мы оставляем машину открытой, позволяя "развлекаться" ею детям. Но известно немало случаев, когда дети при этом наносят себе какие-нибудь травмы (не говоря уже об ущербе наносимом автомобилю). Один держится за стойку двери, а другой в это время эту дверь закрывает, один ползет под сиденье, другой в это время сиденье решил отодвинуть, ну, и так далее. Они могут снять машину с "паркинга", а она покатится, или отпустить ручной тормоз... Короче говоря, машина - это ваша

игрушка и не подпускайте к ней детей без присмотра.

**97.** Двигайтесь все время по своей стороне. Если вы по какой-то причине (яма или какая-нибудь помеха на вашей полосе) выезжаете на левую сторону, то даже если встречные машины далеко и вы прекрасно успеваете, то все равно вы нервируете водителей этих машин, они ведь не знают, почему им кто-то "в лоб" выходит. Так что, если другого выхода нет, и вы выезжаете на встречную полосу, то покажите, хотя бы включением сигнала поворота, что вы собираетесь убратся с их пути. Если вы этого не сделаете (хотя бы просто из вежливости), то не удивляйтесь, если какой-нибудь водитель встречной машины примет неверное решение и уйдет на вашу полосу, а может быть, потом передумает и вернется на свою. Чем все это может кончиться, неизвестно.

**98.** Парковаться в узком месте, так чтобы было быстро и красиво, надо задним ходом. Дело в том, что "мордочку" вашего автомобиля, чтобы она не высовывалась, можно повернуть вправо или влево. Выверните колеса до упора, чуть троньтесь назад, и вы увидите, что "мордочка" начала смещаться, т.е. "прятаться". А с "попкой" это неполучится, поэтому сразу прячьте ее на место, т.е. паркуйтесь задним ходом.

**99.** Практически все радиоприемники имеют фиксированные настройки на ту или иную частоту. Чтобы воспользоваться ими для приемников с электронной настройкой, т.е. с цифровым дисплеем, надо, если есть на панели буква М ("memory" - "память"), настроиться на станцию, нажать кнопку "М" (на дисплее или на панели загорится какая-нибудь лампочка или значок), а после этого нажать на какую-нибудь кнопку с цифрой (при этом лампочка или значок на дисплее или панели погаснут). Если кнопки с буквой "М" нет, то надо, настроившись на станцию, нажать на любую кнопку с цифрой и держать ее секунды 3-4, до тех пор, пока на дисплее не засветится значок, что частота "запомнилась", или пока приемник не "пикнет". Теперь все время, когда вы будете нажимать на кнопку с выбранной цифрой, приемник будет сразу же сам переходить на выбранную вами частоту. И продолжаться это будет до тех пор, пока вы не перенастроитесь, или пока не отключите аккумулятор.

Если же у вас приемник без дисплея, с обычной шкалой настройки, надо, настроившись на нужную станцию, ухватить пальцами любую кнопку и вытянуть ее на себя до упора. Потом снова утопить. Теперь при каждом нажатии на эту кнопку приемник сразу настроится на заранее выбранную станцию. Эту настройку уже не собьет отключение аккумулятора. Если на кнопках есть буква "F", то эта кнопка "запомнит" только станции в УКВ-диапазоне, а если буква "A", то в обычном АМ-диапазоне, т.е. эта кнопка может "запомнить" станции на средних волнах.

**100.** Часто из Японии привозят автомобили с "турботаймером". Это реле времени, при включении которого обеспечивается работа двигателя при вынужденном ключе зажигания, но только в течении того времени, которое будет набрано на дисплее "турботаймера". Это необходимо для того, чтобы двигатель перед тем, как заглохнуть, мог немного поработать на холостом ходу для стабилизации и

снижения своей температуры, иначе могут возникнуть проблемы. Особенно это актуально для выпускного коллектора (когда горячий двигатель остывает, слышно даже, как он потрескивает) и газовой турбины. Последняя при резком остывании даже может деформироваться, а масло в ней при этом обязательно полимеризуется. Чтобы этого не происходило, надо перед выключением дать двигателю немного поработать на холостых оборотах. Чтобы не усложнять жизнь водителю, можно на таймере набрать время, вынуть ключ зажигания и закрыть автомобиль, чтобы двигатель потихоньку остывал на холостых оборотах. Через заданное время он сам заглохнет. Если перед этим была спокойная езда, с оборотами около 2000 об/мин., то достаточно на таймере набрать 1 минуту. Если вы остановились на шоссе, и на тахометре было 3000 об/мин., надо набрать уже 3 минуты. 5 минут рекомендуем набирать, когда требуется прогреть двигатель. Например, утром вы его завели, набрали 5 минут, закрыли машину и пошли пить кофе. Если вы и задержитесь, двигатель остановится сам, а пяти минут для прогрева ему хватит.

**101.** На многих японских машинах в переключателе света есть не три положения (выключено, подфарники, фары), а четыре. Добавлено положение "AUTO". В этом случае сверху на панели приборов есть фотодатчик, и, если включен режим "AUTO", когда стемнеет, машина сама включит подфарники, а стемнеет еще больше - фары. Все это очень удобно, когда вы едете по горной дороге со множеством тоннелей (а в Японии таких дорог много), в которых надо включать подфарники или фары, а потом их выключать.

**102.** Когда вы морозным утром запустили двигатель, включите ему сразу обдув ветрового стекла на малых оборотах вентилятора печки или включите режим "AUTO". Пока двигатель, а следовательно и печка, будет холодный, малые обороты вентилятора а блок управления в режиме "AUTO" при холодном двигателе тоже задаст малые обороты) не очень сильно замедлят его нагрев, но зато салон и ветровое стекло будут прогреты постепенно. В противном случае (такие прецеденты были), если вы прогрели двигатель, а потом включили обдув стекла. лобовое стекло может лопнуть. Тем более, если в нем остались какие-нибудь внутренние напряжения от "предыдущей жизни" (легкая деформация кузова от каких-то ударов и столкновений).

**103.** Если вы на зиму снимете резинку, уплотняющую сзади капот (перед лобовым стеклом), то из моторного отсека при движении будет поступать теплый воздух, и дворники будут меньше обмерзать. Особенно эффективен этот способ для заднеприводных машин, у которых двигатель расположен вдоль, и постоянно крутится вентилятор обдува двигателя (вентилятор помпы).

**104.** Чем легче колесо, тем дольше будет служить амортизатор. Например, у одного "Nissan Bluebird" сзади стояли обычные стальные диски и колеса с камерами - стойки загремели через три месяца. Другой такой же "Nissan Bluebird" с "литьем" и "бескамерками" уже два года не стучит амортизаторами. И это при том, что известно, что у этого типа машин стойки, особенно задние, никуда не годятся для наших дорог. Водитель, кстати, у обеих машин был один и тот же.

