

НОЯБРЬ 2008

4WD

Club

СОДЕРЖАНИЕ

- 1 СЛОВО АЛЮЛЯЯ
- 2 РЕДКИЙ ЗВЕРЬ
Isuzu VehiCROSS
- 6 ЛЕГЕНДЫ ВЕПССКОГО ЛЕСА.
Часть 1
- 11 ЭКСПЕДИЦИОННИК В КУБЕ
- 15 ВЕПССКИЙ ЛЕС 2008
- 18 ОСЕННЯЯ ЖЫЖА.
Впечатления
- 21 ГРЯЗНАЯ КАМАСУТРА.
Вопль скопца в спину Дон Жуана

Руководитель проекта: Седелников А.

Редакторы: Смирнов О., Новицкий К., Мартынов С.

Дизайн и верстка: Иванова Т.

Адрес редакции:

Санкт-Петербург, пр. Народного Ополчения, д. 201

Телефоны: 8 (921) 900-69-68, 8 (921) 746-61-10

E-mail: sale@4wd-shop.ru

Сайт: www.4wd-club.ru

Редакция не несет ответственности за содержание рекламы и объявлений. Мнение редакции не обязательно совпадает с мнением авторов.



СЛОВО АЛЮЛЯЯ

Вот и вышел в свет второй номер журнала. Мы выслушали Ваши пожелания и сделали его более удобным и информативным. Во первых – изменен размер журнала. Он стал гораздо удобнее и компактнее. Теперь его можно смело класть под подушку и его никто не увидит. Это ведь замечательно, не правда ли? Вы можете его почитать даже ночью, не будя жену и не вызывая у нее приступов справедливого негодования. В нем появилось больше статей. Все они написаны нашими однолюбниками или друзьями клуба. Так же мы разместили статьи о соревнованиях, экспедициях и путешествиях, проведенных дружественными клубами. Наконец-то в журнале появилась долгожданная реклама. Журнал стал гораздо толще. Теперь им можно оглушить пробегающего мимо агрессивного хомячка или отбиться от напавшей дикой утки. (Внимание, на медицинские утки это не распространяется). Стало больше информации – теперь станет больше читателей. Мы готовимся увеличить тираж на 34.5476758 %. А это уже масштабы центральной Урюпинской газеты – «Вечерний Урюк». Есть еще кое-какие задумки. Мы их будем воплощать в жизнь, а вы нас будете критиковать и обсуждать. Это и называется полная гармония... Но, что бы критиковать, Вам придется его прочитать... Так что не будем терять время зря и погрузимся в мир невероятных приключений и путешествий в стиле 4x4... Приятного чтения...

Редкий зверь Isuzu VehiCROSS

Isuzu VehiCROSS (Исудзу ВехиКросс) в первую очередь запоминается своим дизайном. Изначально задачей дизайнерского коллектива под руководством Сатоми Муроямы из брюссельского офиса Isuzu было построить автомобиль будущего, который свободно мог перемещаться как по дорогам, так и на бездорожье, отсюда и получилось название: vehicle – средство передвижения, vision – видение, проницательность, cross – пересечение, переезжать. Результат впервые был показан на 30-м Токийском автосалоне в 1993-м году. Большой интерес публики побудил Isuzu к подготовке модели к производству. К моменту выхода в серию в 1997-м году, концепт полностью поменял начинку. Если концепт был построен из композитных материалов на шасси из лёгкосплавных металлов и был оборудован 4-х цилиндровым турбированным двигателем с прямым впрыском объёмом 1.6 литра от Isuzu Gemini, а также имел двурычажную подвеску со сдвоенными амортизаторами, то серийная модель была построена на хорошо зарекомендовавшей

себя базе короткой версии Isuzu BigHorn. Поэтому, несмотря на свой гламурный вид, ВехиКросс вполне серьёзный рамный внедорожник. Большой разницы между 6-цилиндровыми 24-х клапанными бензиновыми двигателями 3.2 литра 6VD1 праворульной версии и 3.5 литра 6VE1 леворульной версии не существует, они имеют схожую конструкцию и схожие болезни. Основная – жор масла, который к 100 тысячам километров пробега может зашкалить за литр на 1000. Официальных ремонтных размеров поршней не существует, однако неофициально поршни под расточку 0.5 всё же есть. Также известны случаи как успешной, так и неудачной гильзовки блоков.



В конце 2007-го года мой двигатель был расточен под 0.5 и за год эксплуатации жора масла не обнаружено.

Все автомобили оборудованы 4-х ступенчатой автоматической коробкой передач 4L30E. Истории известны случаи замены коробки на МКПП от Isuzu BigHorn, но это долгий и трудоёмкий процесс. В целом коробка проблем не вызывает при должном за ней уходе (замена масла и фильтра через каждые 30 тысяч километров).

Полный привод обеспечивается электронно-управляемой раздаточной коробкой Torque-On-Demand (TOD), разработанной компанией Borg Warner. На повышенном ряде передач компьютер следит за разностью вращения карданных валов и при пробуксовке одного из мостов перераспределяет мощность, отдавая до 50% на передний мост или до 100% на задний. При движении с линейной скоростью выше 15 км/ч по шоссе на передний мост передаётся приблизительно 15% мощности, в то же время при меньшей скорости передний мост отключается и это позволяет существенно уменьшить радиус поворота автомобиля. На пониженном ряде раздаточная коробка механически блокируется в соотношении 50/50. Праворульная версия имеет дополнительное положение раздаточной коробки, позволяющее отключить передачу момента на передний мост, при этом на левой полуоси переднего моста размыкается специальная муфта системы Shift-On-The-Fly, превращая тем самым автомобиль в чисто заднеприводный.

Спереди ВехиКросс имеет независимую торсионную подвеску с двумя А-образными рычагами, сзади – четырёхрычажную пружинную подвеску. Впервые в истории автомобилестроения на ВехиКросс штатно устанавливались амортизаторы рюкзачного типа фирмы Kayaba.

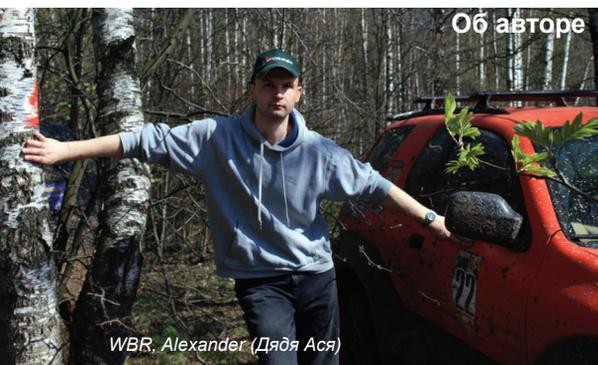


Это позволяет легко и просто сделать лифт подвески до 2 дюймов, что и было сделано: спереди были выкручены торсионы и верхняя шаровая опора перенесена под рычаг, сзади установлены пружины OME-913. Следующим этапом планируется установка более длинных верхних рычагов производства Calmini с одновременным опусканием переднего моста относительно рамы на 3-4 см, что позволит выровнять угол наклона ШРУС'ов.

Следует отметить, что большая часть подвески на внедорожниках Isuzu настолько унифицирована, что проблем с взаимозаменяемостью запчастей практически не существует.

Рулевое управление дополнено демпфером. Для этого были куплены рулевая тяга, рулевой маятник и собственно демпфер, устанавливавшиеся штатно на Isuzu Rodeo (для праворульных автомобилей существует аналогичный комплект от Isuzu Wizard).





WBR, Alexander (Дядя Ася)

Родился 9 марта 1976 года в ближайшем Подмосковье, живу в Зеленограде. Не женат. Закончил Московский Институт Электронной Техники. В конце 2004-го года купил Jeep Cherokee. Той же зимой закопал его на стоянке перед домом и откапывал два часа. Разок скатался на зимние покатушки, хотел заняться строительством, но ломучесть и отсутствие базы остановило. В 2006-м купил VehiCROSS, оставив Cherokee в качестве запасной машины. Полтора года участвовал только в клубных покатушках Isuzu & Opel 4x4 Club, потом сделал лифт подвески и начал изредка ездить и на соревнования, хотя за призами никогда не гонялся. Потихоньку продолжаю строить автомобиль, не забывая и о городской его эксплуатации.

Технические данные

	Рынок Японии		Рынок США	
	базовая	175LTD	-	-
Версия	базовая	175LTD	-	-
Год производства	1997-1999	1999	1999	2000-2001
Количество автомобилей	~1680	175	~2030	~2260
Количество дверей	3			
Количество посадочных мест	4			
Двигатель	6VD1, 3.2 л		6VE1, 3.5 л	
Мощность	215 л/с			
Крутящий момент	284/3000 н*м		312/3000 н*м	
КПП	4L30E, 4-х ступенчатая, автоматическая			
Раздаточная коробка	TOD с Shift On the Fly		TOD	
Передаточное соотношение раздаточной коробки	4H	1:1.00		
	4L	1:2.48		
Передаточное соотношение главной пары	1:4.56		1:4.30	
Передаточное соотношение передач АКПП	1	1:2.86		
	2	1:1.62		
	3	1:1.00		
	4	1:0.72		
	R	1:2.00		
Размер колёс	245/70R16		245/60R18	
Колёсная база	2330 мм			
Длина	4130 мм			
Ширина	1790 мм			
Высота	1710 мм			
Колея передняя	1515 мм			
Колея задняя	1520 мм			
Дорожный просвет	195 мм			
Полная масса	1970 кг		2110 кг	
Объём бака	85 л			

Ограниченная версия 175LTD отличается от базовой кожаным салоном, чёрно-красным пластиком дверей, номерной табличкой и аналогичным брелком, хромированными дисками, металлическими «клякками» на решётке радиатора, объёмными надписями VehiCROSS на борту и Isuzu на задней двери.



Передаточное соотношение главных пар в мостах зависит от рынка: праворульные авто оборудованы главными парами 41/9 (1:4.56), а леворульные – 43/10 (1:4.30). Некоторые владельцы лифтованных машин из США устанавливали главные пары от Трупера с соотношением 43/9 (1:4.78), что позволяет компенсировать потерю тяги после установки колёс большего диаметра. Задний мост штатно оборудован дифференциалом повышенного трения (LSD). ARB предлагает пневматические блокировки дифференциала как в задний, так и в передний мост. Aussie Lockers недавно выпустило на рынок саморазблокирующиеся дифференциалы (аналог Lock-Right).

Несмотря на рамную конструкцию, бодилифт ВехиКроссов практически не практикуется – этому препятствуют пластиковые бампера, которые частично перекрываются с рамой снизу. Кстати, штатные бампера вполне позволяют передом валить подлесок, поэтому большого смысла устанавливать кенгурятник не имеет смысла. Вот сзади плохой обзор и выпирающее пространство под запаску на двери требует штурмана или хорошей памяти.

Для улучшения защиты снизу, рекомендуется установка штатных защит от Трупера, которые лучше защищают автоматическую и раздаточную коробки.

Даже в базовой версии ВехиКросс вполне боееспособный автомобиль. На первые покатушки я приехал на штатных литых 18-х дисках со штатной резиной Bridgestone Dueller HT 689 245/60R18 и в белых кроссовках. И, что было удивительно для окружающих, не так много где и сидел. Среди коллег-покатушечников ходила шутка, что ВехиКросс «быстро крутя колёсами, высушивает грязь и потом едет аки посуху». Сейчас на автомобиль зимой ставятся Bridgestone Ice Cruiser 5000 245/70R16, а на летний сезон – Cooper Discoverer STT 265/75R16, которые позволяют забраться уже гораздо дальше и выше. Но всегда хочется ещё дальше и ещё выше, поэтому к раме приварены кронштейны под съёмную лебёдку.

Водные преграды высотой по раму штатному ВехиКроссу так же не страшны – все сапуны выведены выше рамы (самый нижний – сапун заднего моста, установленный вровень с рамой).

Шноркели, к сожалению, массово не производятся, поэтому пока моя машина в заплывах не участвует.



Из дополнительного оборудования, необходимого на бездорожье, в багажнике практически всегда присутствуют: рывковый трос ProComr, буксировочный трос, компрессор Беркут R20, автоматические спускалки для шин Trailhead, лопата и 10-литровая канистра бензина.



Фото: Овчинников Юрий

Орлова Ольга

Легенды Вепсского Леса

Часть 1

Собрались, однажды, литовские спортсмены на российские соревнования по трофи-рейдам. Основательно подготовились: технички, прицепы со спортивными машинами, группа поддержки на нескольких внедорожниках. Приехав дружной красочной колонной в славный город Санкт-Петербург, они внезапно выяснили, что мест в гостиницах нет, и не бывает. А до старта еще двое суток. И вместо того, чтобы обратиться к питерским друзьям за помощью, решили литовские спортсмены вернуться в единственно известный им очаг цивилизации «неподалеку» (всего то 200 км) от второй российской столицы – в город Кингисепп. Там мест ни в гостиницах, ни в Доме Колхозника не оказалось тоже. «А что вы хотели? – спросили у литовских спортсменов местные труженики сферы обслуживания, – ведь Санкт-Петербург рядом! Все места заняты». Обессилив от этой борьбы за место под солнцем, наши зарубежные гости, заплатив три цены за номер, все-таки поселились в Кингисеппе. Дорога в Питер на техническую и административную комиссии прошла без приключений, зато на обратной дороге литовские спортсмены познако-



мились с «ноу хау» российской дорожной полиции – абонементом на правонарушение. Дело в том, что они умудрились всей колонной превзойти скорость не где-нибудь, а около легендарного поста ГИБДД на Таллинском шоссе в п. Черемыкино. Не часто можно встретить таких ответственных и гуманных сотрудников ДПС, как в Черемыкино. Правонарушение было оценено в пять американских долларов (цены 2005 года). Но такой купюры ни у кого из команды в наличие не оказалось. А со сдачей разбираться тоже никому не хотелось. Выход был найден! Борцы за порядок на дорогах получили десять долларов, а спортсмены получили право при возвращении из Кингисеппа обратно в Питер ОФИЦИАЛЬНО еще раз превзойти скорость. Правды ради стоит сказать, что на следующий день литовские джиперы решили ни в чем себе не отказывать, и прохватили мимо поста ГАИ караваном из боевых машин и техничек с прицепами на все деньги. А это было далеко не на пять долларов. Но что поделаешь, оплачено!

Может из-за боязни, что второй раз так не прокатит, может еще из-за чего, но только единственно кого с тех пор и вплоть до 2008 года не было из стран Балтии на «Вепском Лесе» – это литовских спортсменов.

С самого своего рождения, а премьера этого трофи-рейда состоялась **15 августа 2001 года**, «Вепский Лес» заявил о себе как об уникальном соревновании. Его особенностью всегда было невероятно длинное и сложное бездорожье, режим «non stop» и запрет на техническую помощь, что для многих современных спортсменов уже экстрим, близкий к катастрофе. И с самого своего дебюта «Вепский Лес» уникален легендами, которые его окружают, байками и курьезными случаями. Началось все с того, что «Вепский Лес» был первым трофи-рейдом, который прошел на Востоке Ленинградской области. И на его трассе многие участники впервые столкнулись с такой проблемой, как глина. Она «замыливала» колеса и из каждого небольшого подъема делала непреодолимое препятствие. Она выводила из строя радиаторы, потому что редко кто из



ЛЕГЕНДЫ ВЕПСКОГО ЛЕСА

спортсменов, влетая тогда в глиняную лужу, догадывался о последствиях. И визитной карточкой «Вепсского Леса 2001» стали бредущие по лесу в направлении ближайшей воды штурмана с зацементированными радиаторами в руках. Уже легендами off-road'a стали победители того «Вепсского Леса» – Владимир Конодо и Алексей Стеценко на LR Defender 90, Сергей Кищенко и Александр Бригадир на Nissan Patrol. Они же стали и единственными, кто из 31 экипажа участников полностью прошли весь маршрут. Сейчас глина уже мало кого может напугать, и наверное не осталось экипажей, которые бы не знали о ее коварстве. А защита радиатора дополнительными решетками – это уже давно просто азбука подготовки автомобилей к бездорожью. Все так, но легенда осталась.

«Вепсский Лес 2002» также стал легендой. Причем, если формат и идеология соревнования осталась прежней, то финиш был уникальным.

Церемония награждения проходила в буквальном смысле слова в реке. Зрители стояли на мосту, организаторы и участники по колено в воде. Очень было необычно и стильно. И запомнилось...

Без курьезов в тот год тоже не обошлось. Напомним, что на «Вепсском Лесу» всегда был и остается запрет на техническую помощь. Каждый



участник выкручивался при поломке, кто как мог. Смог и лидер группы «Спорт» Борис Гадасин. Его автомобиль с первых же километров трофи-рейда преследовали технические проблемы. К счастью, в самый ответственный момент нужная для ремонта запчасть совершенно случайно нашлась у Владимира Конодо, чей гражданский автомобиль также совершенно случайно стоял практически на трассе. Анекдотичность этой истории заключается в том, что стоял этот автомобиль буквально напротив дома руководителя гонки. И ведь не доглядели... А победителями и единственными, кто уложился тогда в контрольное время, стали москвич Владимир Конодо (1 место) и питерец Владислав Быстров (2 место).





«Вепский Лес 2003» года, в котором приняло участие 52 экипажа, войдет в историю не потому, что он был этапом Чемпионата России, а потому, что это был первый офф-роудный матч между командами России и Эстонии. Нет, история противостояния и соперничества между российскими и прибалтийскими джиперами началась с первого же их приезда на наши трофи-рейды. Что говорить, у наших ближайших соседей истинный талант строить автомобили и побеждать бездорожье. Но впервые был объявлен официальный матч. И закончился он со счетом 0:1 в нашу пользу. Но российские экипажи с большим трудом склонили чашу весов в свою пользу. Эстонцев подвела техника. Жаль, что не состоялся матч-реванш. Зато та дружеская встреча между командами наших стран дала начало целой новой Серии – Кубку Балтийских стран, который успешно проходит уже много сезонов.

В 2003 году впервые на старт «Вепского Леса» вышли два итальянских экипажа. Своей подготовленностью, вернее своей НЕ подготовленностью, они дали повод переживать за их судьбу. Надо же им было выбрать для своего дебюта самый экстремальный трофи-

рейд в России. К счастью, через 10 км после старта, окончательно сломавшись и плотно засадив свои автомобили, горячие итальянские парни оставили попытку постичь и победить русское бездорожье. Дальнейшее их участие в «ВЛ» происходило исключительно в роли активных туристов. Они неумоимо сновали по спецучасткам и с удовольствием щелкали фотокамерами, жестикулируя и громко комментируя все происходящее. Надо сказать, что на «Вепский Лес» нередко заносит зарубежных гостей. Были участники из Германии, Италии, Англии, Финляндии. Они, являясь продвинутыми джиперами у себя на родине, даже в самых кошмарных снах не могли представить себе такого длинного бездорожья, какое существует в России. Многие до приезда в нашу страну никогда не видели болот! Практически все после первых же неудачных стартов заявляли, что они представляли себе все по-другому, что им нужно иначе подготовиться и исчезали, но обещали вернуться. Ждем!

Эстонцы именно на «Вепском Лесе 2003» положили начало эре играющих техник. То, что сейчас уже является нормой, тогда выглядело сенсацией! Доставив спортивные автомобили к





месту старта на прицепах двух Вольво Лапландер, они, чтобы не скучать и не простаивать без дела, а также, чтобы иметь возможность помочь своим гонщикам, заявили в Рейд. И целых три секции сложнейшего трофи-рейда механики честно прошли, причем с одной лебедкой на два автомобиля.

Трассы «Вепского Леса 2003» сильно вымотали участников. Многие пытались прилечь отдохнуть вместе с автомобилем. Некоторым это удалось. Сначала неудачную попытку упасть сделали лидеры – экипаж Игоря Козлова-Бориса Гадасина. Но им помешало дерево, на которое автомобиль облокотился. Дерево оказалось на редкость крепким. А вот дуэт Юрия Ноздрачева и Михаила Анцифорова выполнили этот номер виртуозно. После 800 метрового подъема автомобиль не удержался от соблазна и кувырнулся вниз. Удивительно другое: на том же самом месте, всего в 12 км от финиша трофи-рейда, как будто бы по заявкам зрителей, которых собралось к тому моменту не мало, повторил этот трюк и другой автомобиль – Ниссан Сергея Кищенко и Александра Бригадира. Надо отдать ему должное, падал он эффектно, с большим количеством оборотов.

В историю «Вепского Леса 2004» вошла семейная драма отца и сына Селюгиных из Питера. Молодой штурман после полуторкилометрового болота «сломался», не выдержал и отказался от дальнейшего участия в соревновании. Отец с

трудом скрывал свое разочарование. Была и байка, ставшая легендой, о том, как Сергей Репецкий – механик семейного экипажа Виктора и Марины Воликовых (Москва) - с трудом сдерживался и бил себя по рукам, чтобы не подвести спортсменов. Он не мог оказать им реальную помощь, не имел права, мог только советовать. А после первого же круга Марина и Виктор столкнулись с серьезными техническими проблемами и вынуждены были под чутким руководством Сергея сами реанимировать автомобиль. Процедура, на которую профессиональный механик потратил бы около 30 минут, в исполнении экипажа длился больше 6 часов. Но главное – они сделали это! Наперекор подшучивающим зрителям и соперникам.

А самыми выносливыми и быстрыми в тот год стали Роберт Форсберг – Алексей Веселов (Финляндия) и Борис Гадасин (СПб) – Игорь Козлов (Москва).

Продолжение следует...

НАШИ ЛЮДИ В «ПРОГАЛЕ»

Купля-продажа загородной недвижимости
Купля-продажа городской недвижимости
Помощь, консультации. Скидки однолюбникам

8-901-302-03-84 Олег (Алюляй)
8-904-518-99-74 Виктория (Нива)



1



2



3

Кузнецов Александр (Ронин)

ЭКСПЕДИЦИОННИК В КУБЕ

«Квадратиш, практиш, гут» – гласит народная австрийская поговорка и ей полностью соответствует Гелендваген – легендарный внедорожник с 30 летней славной историей. Бескомпромиссный внедорожник с прекрасной проходимостью, заложеной сразу в базе, десятилетия несет службу в армиях многих стран, воюет в «горячих точках». Но так уж сложилось что у нас в России Гелендваген больше ассоциируется с машиной сопровождения и охраны или «крутой тачкой» – символами престижа и достатка. Но если хозяин посмотрит на свой Геленд в его изначальном предназначении – настоящего внедорожника, верный друг не подведет. Хоть в трофи-рейд, хоть в экспедицию – немного подготовки и можно ехать не сильно задумываясь о маршруте.

Как готовить Гелендваген к экспедициям? По сути он готовый экспедиционник и стоит заменить шоссейные «слики» на грязевую резину – и можно стартовать. Имеющиеся в штате полные блокировки дифференциалов позволят преодолеть любые проселки и даже более-менее тяжелое бездорожье. Но если вам захочется забраться куда-нибудь поглубже и подальше - стоит подготовить машину посерьезнее (фото 1).

Существуют готовые кемперы на базе Гелендвагена. Но они изготавливаются под заказ и очень редки, поэтому рассматривать их не будем (фото 2, 3, 4).

Гелендваген – благодарная машина для построения экспедиционника. И переделки ему требуются минимальные, ведь усилить штатные узлы и агрегаты нет необходимости. В них и так заложен многократный запас прочности. В основном подготовка заключается в установке дополнительного навесного оборудования и легком тюнинге подвески.



4



5



6



7



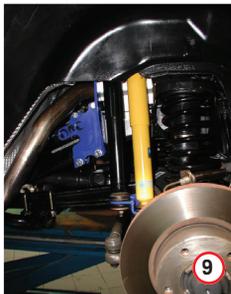
8

Но начнем по порядку

1. Резина

Конечно нужна побольше. На Гелендваген без лифта кузова и резки арок встает резина вплоть до 35 дюймов (но это перебор и цеплять арки при кренах она все таки будет) поэтому стоит остановиться на 33 – 34 дюймах. Выбор производителя – дело вкуса и пристрастий каждого, но все же оптимальна будет резина MudTerraин типа BF Goodrich (именно такой в стандарте комплектуются армейские Геленды) или ее аналог (фото 5). Она будет не столь шумна на перегонах по асфальту и не спасует на серьезном бездорожье (фото 6).

Для полной уверенности можно взять с собой второй комплект резины, хоть шоссейной хоть экстремально внедорожной разместив ее на багажнике. Крепить можно либо багажными ремнями либо изготовив специальные кронштейны (фото 7).



9

2. Подвеска

Стандартная подвеска может выдержать любую экспедицию и если роль экспедиционника для вашего Геленда непостоянна и хочется сохранить его в «гражданском» виде и оставить после путешествия стандартные колеса – подвеску лучше не трогать. Пожалуй можно только заменить задние пружины на родные увеличенной жесткости и установить амортизаторы пожестче, ведь если на крыше будет экспедиционный багажник – крены кузова значительно увеличатся. Да и проселки усиленные амортизаторы переваривают гораздо лучше. Вариантов выбора опять же немного. Наиболее предпочтительный – Bilstein B-6 OffRoad. Если же чуть поднятый кузов не пугает – рекомендуется поставить усиленные пружины ORC они дают лифт подвески 40 мм. Надо сказать, что реальной альтернативы им нет, и даже при их дороговизне – они стоят своих денег. Ну а если есть желание превратить свой геленд в раллийный болид – то есть смысл установить двоянные амортизаторы минимум на зад (фото 8), а лучше полностью (фото 9). Комплекты их крепления ставятся на штатные места крепления подвески без переделок.



10



11

3. Бамперы и лебедки

Штатные бамперы гражданских версий Геленда не рассчитаны на установку лебедки или подъем Хайджеком. Но если с Хайджеком решить проблему можно, купив подвесные крюки, то для установки стационарной лебедки необходимо приварить изнутри бампера усиливающую пластину толщиной 6–10 мм. Благо ее почти не будет видно (фото 10).

Так как Геленд достаточно тяжел и его снаряженный вес превышает 3 тонны – лебедка должна быть минимум 9000 серии, на 4-5 тонн тягового усилия. Как вариант возможна установка съемной лебедки. Это позволит, сохранив гражданский внешний вид, пользоваться лебедкой при необходимости, а в обычном режиме возить ее в багажнике (фото 11).



12

4. Шнорхели

Точка забора воздуха на геленде расположена довольно высоко, к тому же резиновые молдинги по бокам кузова выполняют роль ватерлинии – дают «сигнал» что глубже заезжать не стоит. Для преодоления более глубоких бродов имеет смысл возить с собой кусок шланга диаметром 60-70 мм который перед бродом можно одеть на воздухозаборник воздушного фильтра и вывести через полуоткрытый капот на крышу (фото 12). Как альтернатива – стационарный шнорхель. Шнорхели на Геленд бывают оригинальные и ORC (фото 13). В бюджетном варианте можно приспособить и от чего-то другого, благо свободное пространство под крыльями позволяет это сделать. Впрочем никто не запрещает сделать шнорхель самостоятельно.



13

5. Дополнительное освещение

Дополнительный свет на дальних перегонах, а особенно на бездорожье никогда не бывает лишним. Его установка ничем не отличается от обычной установки на багажник или бампер. Рекомендуется снабдить «люстру» надежным быстроразъемным соединением, чтобы было удобно снимать ее (фото 14).

6. Дополнительные топливные баки

Для увеличения дальности желательно установить дополнительный топливный бак (как альтернативу или дополнение канистрам, ведь возить канистры в салоне – крайне неудобно и непрактично). Устанавливается он в багажник, его горловина выводится рядом с заправочной, а сам бак соединяется с штатным в районе правой задней стойки (там проходят шланги вентиляции бака). Данное решение правильно тем, что не нарушает развесовку. Ведь заправленные канистры на багажнике добавляют очень много веса и увеличивают крены. Впрочем, под одну – две канистры кронштейн на багажник сделать можно (фото 15).

7. Дополнительная защита

Для обычного экспедиционника дополнительная защита моторного отсека или днища не требуется. Все агрегаты находятся в базе рамы и не выступают. Защита моторного отсека прочна и надежна, а вот бак у Геленда стоит под задним свесом и поставить дополнительную защиту стоит, т.к. штатная – слабовата, а бак – пластиковый (фото 17).

8. Размещение багажа

Однообъемный почти прямоугольный кузов вместе со складывающимися в ровный пол сидениями дает максимальные возможности для размещения багажа внутри. Варианты размещения багажа зависят от концепции экспедиционника. Если машина предназначена для повседневных поездок, то стоит ограничиться багажником на крышу и размещением багажа в кофрах. Если же машина специализирована для экспедиций – стоит изготовить багажные отсеки и разместить их стационарно. Так в багажнике будет порядок и всегда можно быстро найти все нужное. К сожалению, готовые багажные отсеки для геленда предлагает только ORC, а стоят они очень дорого. Впрочем, есть альтернатива – самостоятельное изготовление или заказ в специализированных мастерских. Конкретное исполнение уже зависит от численности экипажа и набора вещей (фото 17, 18).

Дополнительный багажник на крышу можно приобрести для Геленда готовый (ORC), приспособить от другой машины или заказать. Благо крыша – прямоугольная, а водосточные желоба позволяют поставить багажник любой конструкции. Если делать багажник во всю длину крыши, он получается весьма вместительным, и нагрузить на него можно много (есть опыт размещения полтонны груза на багажнике) (фото 19).

9. Навигационное и дополнительное оборудование

Разумеется экспедиционнику необходим навигатор, компрессор, радиостанция, штурманский свет и другие внедорожные мелочи. Но останавливаться на них не будем – их установка не отличается от других машин. В итоге получается удобный, надежный, вместительный, обладающий прекрасной проходимостью и просто красивый экспедиционник.





Комина Мария

ВЕПСКИЙ ЛЕС 2008

С самого начала своего существования «Вепский Лес» прославился своей своеобразной жестокостью в отношениях между участниками и их техникой. Надо быть сумасшедшим, чтобы пойти на такое испытание: 52 часа поp stop, никакой технической поддержки, 200 с лишним километров непроходимых лесовозных дорог, болот, головокружительных спусков и подъемов. Непреодолимая вепсская глина, которая каждый раз удивляет новых участников и все больше запутывает старых, заставляя их вот уже который год ломать голову над вопросом, как же по ней ездить.



Но, несмотря на все это сумасшествие, каждый год участников становится все больше и больше, особенно наших зарубежных друзей из Прибалтики, Финляндии, а теперь и Англии.

Вот и на этот раз понять, кто дольше выдержит техника или человек приехало узнать 69 экипажей. Самым главным, хоть и самым коротким участком для всех экипажей всегда являлся пролог. Порой уже во время него участники, бросаясь в омут с головой, забывали о том, что это и есть самый важный отрезок спец участка, ведь без зачета пролога на основной старт не допускается ни одна машина. Хорошо, что с каждым годом опыта у участников только прибавляется.

В первый день экипажам групп TP-1 и Орег предстояло пройти всего 19 км., а группе

TP-3 и ATV – 32 км. Для удобства зрителей организаторами был проложен специальный пресс-круг, по которому должны были проехать все без исключения. Да, больше 2 часов пришлось ждать зрителям экипажи. У многих, в том числе и организаторов начали закрадываться сомнения. «Странно, а вроде там несложно», - говорили они. К счастью, совсем скоро послышалось первое рычание, а уже через 10 минут речка, по которой должны были ехать все группы, превратилась в оживленную магистраль в час пик, когда каждый норовит пролезть побыстрее, но теряется. Почему-то многие начали блуждать и накручивать круги по реке, хотя надо было просто с одной речки перебраться на другую. Хорошо, что для большинства все закончилось положительно.

По итогам пролога, как всегда определились лидеры и как всегда они почти не поменялись до самого финиша.

На старт первого дня основного соревнования во многих зачетных группах экипажи вышли с минимальными временными разрывами, что до конца гонки сохраняло интригу.

Уже с первых кругов основного старта начались и серьезные трудности у многих экипажей, в том числе и у лидеров. Так у лидера группы TP-3 Юрия Зуева ломается рулевое управления, и пока идет ремонт, они теряют время и пропускают вперед прошлогодних победителей Марко Зечевича. Выбывает из гонки и прошлогодний третий призер Лев Колмовский из Петрозаводска. Отломанный кронштейн крепления рычага переднего моста не оставляет шансов на быстрое возвращение в лагерь с хорошим результатом. У экипажа из Литвы начались неполадки с генератором. Да, что говорить ломались лебедки, садились аккумуляторы, отваливались колеса.

А у дебютанта в группе ATV латыша Яниса Дарданса (ранее участник экипаж TP-1), на доезде от финиша первого круга до старта второго напарник попал в аварию и ребятам начало казаться, что это конец. Взяв себя и запчасти в руки, они умудрились не только починить свою технику, но и утром вновь отправиться на старт второго круга. Но, к сожалению, полевого ремонта надолго не хватило. Экипаж сошел. А в группе TP-1 происходила, наверное, самая интересная борьба. Ближайшие преследователи

лидеров Хянинена и Орлова экипаж Томаса Кярпа за 30 часов гонки смог нагнать более часа отставания, сократив его всего до 20 мин. Такая же напряженная обстановка наблюдалась и в группе ATV, где временные разрывы первых трех экипажей составляли не более 20-30 минут. В зачетной группе ATV борьба велась не только за первенство «Вепского Леса», но и за пьедестал Чемпионата России по ATV

Интересная ситуация сложилась и в неспортивной группе «Туризма». Путешествие к древней церкви, символу соревнований, для многих затянулось не только на двое суток. Много экипажей надолго засели в непролазной лесовозной колее.

В этой группе дебютантами выступили постоянные партнеры Вепского Леса и Ладogi «Яркий Луч». Впервые, они решились и отправились в зачет группы «Туризма». Мало кто верил, что их надолго хватит. Не мало им пришлось, как новичкам, преодолеть, но то ли большой зрительский опыт и умение учиться у лидеров, то ли огромное желание все-таки выбраться из леса привели экипаж «Яркого Луча» на почетное 3 место. Но самое интересное, что эта команда не перестает всех удивлять. В прошлом году они выставляли экипаж ATV, где вторым пилотом была девушка. К сожалению, из-



за досадной поломки им удалось пройти только пролог. В этом году в экипаже «Туризма» за рулем так же была девушка и на этот раз она вместе со штурманом привезла свою первую бронзу в команду.

Ну что же соревнования позади и нам остается только поздравить и команду «Яркого Луча», и всех остальных призеров и победителей самого сложного в мире трофи-рейда «Вепский Лес». И сказать всем до встречи в следующем году.





НОЧЬ СОЗДАНА ДЛЯ ЖИЗНИ

Светодиод 1Вт.

Четыре режима работы: 100% света;
65% света; 15% света; мигающий.



Индикатор заряда
батареек

Изменение фокусировки луча
(ближний - дальний свет)



ОСЕННЯЯ ЖЫЖА

ВПЕЧАТЛЕНИЯ

Решил написать о своих впечатлениях о жыже. Именно о своих. Ведь каждый из присутствующих там сам определил – удалась она именно для него или нет. До сих пор вспоминаю ее. Хорошая покатушка получилась. Понравилось общее настроение в лагере и на трассе. Все изначально ехали именно отдыхать, а не бороться за результат. Да, отдыхать активно, остервенело, с хохотом и матерком, так, что потом три дня не встать с кровати. Именно это и получилось. Интересные трассы разной сложности заставили всех поработать и головой и лопатой. У участников были потери. Летели зеркала, брызговики и прочая навесная чепуха. Кто-то разбил даже заднее (дорогущее) стекло Фронтеры Спорт, но не унывал. Я видел блеск в глазах участников. Жутковатый блеск удали и по... пофигизма. Именно этого блеска в глазах и боялись все враги, когда-либо нападавшие на Россию. Когда они его видели, они понимали - они зря сюда пришли. Абсолютно зря. И еще понравилась добрейшая и дружественная обстановка на трассе. Все просто любили друг друга. Это был коммунизм. Маленький коммунизм на «Объекте 0040».

Огромное спасибо всем за прекрасные выходные. Встретимся на «Возвращении».

Алюляй



Съездил сегодня на Жыжу. Поглядел. Народ колбасился «на все деньги». Лихо, с азартом, улюлюканьем и радостным визгом. Одну Ниву бросили в лесу, поскольку эвакуировать ее было невозможно. Сняли все ценное... Били фары, рвали мосты на Патрулях, жгли сцепления, складывали зеркала, минусовали бампера... Было весело. В лагере работало кафе, шатры и тенты укрывали посетителей от мелкого дождя, стоял «под парАми» эвакуатор. Играла музыка, но не громко. Присутствовали автомобили разных классов: от прототипов, которые так шустро уехали, что я их даже сфотографировать не успел, до стандартной Нивы на Влипяти.

Адвер





Позову котячьей души, без сомнения, склонной к приключениям, наприсллся я к Костелеймону штурманом... Первое впечатление от жыжи было такое, что я, промучавшись всю ночь и почти не выславшись (волновался что ли?) отправился выполнять прямые штурманские обязанности, а именно – грузить ХайДжек на машину...

Первую травму получил почти сразу, ибо этот злое...чий ХайДжек явно не хотел устраиваться на крыше, а все норовил больно прищемить палец, но Кот я или не Кот? Справился с ним, попутно сломав коготок!

Ну ничего, оно того стоит... не прошло и часа, а мы уже летим на боевой Ниффке (Ниве), в хорошей компании, на поиски счастья на свой АПОЖ!

Уже почти у самого лагеря нас встретил Алюляй, весьма натурально одетый ментом, я уж даже напугался, как бы в трубку дуть не заставил... Но все обошлось и мы, откушав коньячка, потянулись на брифинг, который, как и ожидалось, заключался в том, что Кастет (взлетевший на эвакуатор) радостно заявил что: «Сядут ВСЕ!»!

– прошло 30 мин-

На первый спецучасток Уважаемый Алексбер нас не пустил и пришлось начинать со второго, где

мы пристроились за Джафаром, чей синий L200 внушал уважение своими мятыми бортами, но радость наша была не долгой, вдали виднелась первая горка, на которой плотно засела зеленая Фроська (Опель Фронтера), а под горкой копался в болоте некто красный (ну не помню я кто именно). Красного нам удалось вытолкать и его место занял Джафар, которого объехать не представлялось возможным, пока кто-то из штурманов (а машин собралось не мало) не предложил обходную тропу через поваленное дерево! Там-то мы и прорвались, можно сказать вынесли Ниффку на руках. УРЯ!!!!, горка нам покорилась, хотя многие предпочли ее объехать через второй въезд на дорогу вымощенную желтым кирпичом

– это заняло примерно час-

Гордые собой, мы продолжили поездку, но счастье было очень не долгим, ведь наш путь преградил черный Спортаж (Киа Спортидж), залезший в русло некогда бурной реки, а ныне ручья... Как его эвакуировали – умолчу, но мата было много, а мы на удивление легко форсировали это препятствие (даже без траков)... Зато г-н Премьер, как всегда отличился и повис на фаркопе, вот с ним-то мне пришлось повозиться (Вы спросите: «а при чем здесь ты?», все просто,



его штурман повредил ногу, а я всегда рад другу помочь) в ход пошли и лебедка, и траки, и помощь известной матери, но человеческий разум сильнее любых преград!

– прошло еще минут 40

А вот дальнейшая дорога была почти сказкой, кроме места где разбортировалась Mazda (кстати, спасибо мужикам, пивом Кота угостили) там была еще одна задержка. Все остальное проехали практически без потерь, пару раз завязнув и потеряв один локер. Разве только пилотскую жену Олю долго искали, когда вышли из машины дабы выдернуться за тросом, она пошла вперед и пропала (спасибо жыперам, довели ее в целости и сохранности в лагерь). А мы-то с Костей бегали по лесу, проваливаясь в канавы, лужи, спотыкаясь о корни... с дикими криками «АУ!!!!!!».

Вот собственно так все и было... до лагеря доехали хорошо, но сожгли весь керосин, что помешало нам поехать на второй участок...

Вот такая история... (в завершение скажу: СПАСИБО ОРГАМ и КОРМИЛЬЦАМ ИЗ КАФЕ)



Осенняя жЫжа кататься зовет,
В г...не повозиться с хайджеком,
И жыпер лишь там полной жизнью живет,
Где трудно простым человекам!

Нам орги готовили долго маршрут,
С боями разведали тропы!
Теперь наше время, прокатимся тут,
Попробуем вылезть из жопы!

Вот первая горка, там Фроська сидит,
Ей сверху УАЗ помогает,
Но кончились силы, УАЗик устал,
И Фроська обратно съезжает!

Но нет, не искали мы легких путей,
Объехали фроську правее,
Мы Ниву почти на руках занесли,
Ведь вместе мы Фроськи сильнее...

Летим мы вперед, на пути суета,
Спортаж поселился в канаве,
Его доставать еще та маета,
Но вынули в полном составе!

Мы эту канаву отлично прошли,
Один раз толкнули руками,
Нам жыперы снова толпой помогли,
Советами и матюками!

Дальнейшая трасса почти без проблем,
Лишь Mazda затор создавала,
Разбортовала она колесо,
И долго его заменяла...

Сидели мы, в общем, разов этак пять,
Но нас доставали обратно,
И хоть мы машине ущерб нанесли,
Но жыперам это приятно!

KOT-Deniska

Грязная Камасутра

Вступление

Скорее всего, Вы и сами все знаете, и читаете эти строки исключительно из снисходительного любопытства, не упустил ли автор чего-нибудь важного, о чем можно спорить в форуме, долгими рабочими днями.

Поскольку написанное лишь попытка систематизировать скудные сведения в виде «Грязной камасутры», т.е. типовыми упражнениями в грязи, прекрасно Вам известными, то все это пустое словоблудие является не чем иным, как «воплем скопца в спину Дон Жуана».

Матчасть трогать не будем! Любим и восхищаемся тем что есть. (Из гуманизма. я удалил целый абзац. Ах, какие там были слова! И «свежевымытая ласточка» и «стрелой по болоту, оставляя завистников скрипеть зубами в облаке пыли»).

Часть первая

Как известно, колеса как и Родину, не выбирают. Скорее всего, диски и резина достались вам от прежнего хозяина, или завода изготовителя. Ими можно восхищаться, ненавидеть или даже продать. Но иногда приходится ездить. Что же делать? Прочитавшие роман Чернышевского знают, что надо сдувать колеса. Однако, (далее приведена стихотворная форма, как в настоящей Камасутре, должна указать, что мы не просто совокупаемся с предметом страсти, но и возводим процесс до уровня искусства):

*Пророков нет в отечестве своем,
Заветам внять достойным не спешим,
Мы лезем в грязь на ласточке своей,
С резиною надутой от души.*

Трудно сказать, что является причиной. Дешевый компрессор, купленный в гипермаркете, или удаленность шиномонтажа. Внешний вид, как у брошенной копейки соседа или национальные

дорожные традиции, когда окружающие наперебой делают вам знаки из соседних машин. Подсознательно, спущенное колесо ассоциируется с неисправностью, и делать это своими руками непросто. Однако нужно. Так как на спущенных колесах машина едет на порядок лучше и в песке, и в глине, по снегу и камням. Для тренировки психики, сдуйте колесо до конца. Просто выкрутите ниппель и дайте воздуху выйти. Посмотрите на него. Если резина мягкая, она сплющится в блин. Некоторые, настолько дубовые, что сохраняют форму даже без воздуха. Это надо учитывать, особенно если вы собираетесь в Гримпенскую трясиину изучать собаку Б. В обычной жизни, достаточно оставить давление на единичке чего-то там квадратных (хотя само колесо круглое и внутри квадратов нет). Опытные юзеры определяют этот момент, пиная колесо. Когда давление падает до единицы, по резине пробегает волна.



Чеботарев Вадим (Atlas)

Родился, учился, служил, участвовал, путешествовал, снимался, женился, разводился, преподавал, выступал.

Если резина мягкая, она сплющится в блин.



Иногда спущенные колеса разбортируются, т.е. слетают с посадочных мест на диске. Обычно внутрь. Но как правило, слетает внешняя часть колеса, такая вот загадка природы. На этом феномене построена конструкция бедлоков, эдаких колец с множеством болтов, удерживающих внешний край покрышки.



Как правило, слетает внешняя часть колеса

Отчаиваться не стоит, любое колесо можно забортировать самостоятельно. Бескамерная элементарно бортируется бензином. Флакончик из-под шампуня, позволит сделать это много-много раз, не надо таскать с собой целую канистру. Вывесив машину хайджеком снимите колесо, очистите посадочное место и плесните внутрь

пару колпачков бензина. Реально нужно грамм 50, то есть не более рюмки бензина, если машина ваша. Не рекомендуется ползать под машиной, обливаясь бензином и чиркая спичками, когда она стоит на хайджеке. (вашим наследникам нечего будет продать). Ниппель лучше выкрутить, чтобы не выстрелил. Пнуть колесо пару раз, чтобы бензин лучше испарился и поднести горящую бумажку или ветку. Я предпочитаю ветку подлиннее. Колесо громко хлопнет и подпрыгнет, останется его накачать и вкрутить ниппель. Потренируйтесь на старых колесах, иногда после взрыва колесо выглядит неестественно, но это быстро проходит.

Ремонт камерного колеса обычно сводится к заклеиванию камеры. Пара монтировок, клей и подручный инструмент позволяет делать это в любом месте, но времени займет много. Делать лучше вдвоем. Нужно зацепить край покрышки монтировкой и приподнять над краем диска. Подсовывая другие инструменты, снимаем по кругу одну сторону резины. Потом вынимаем камеру, клеим и ставим обратно, аккуратно расправляя по диску. Зацепляем край покрышки за диск и притерживая, надеваем ее монтировками обратно. Усилия значительные и можно испортить сделанное. Простые повреждения бескамерной резины, вроде небольшой дырки или пореза, можно устранить набором специальных жгутиков или просто вкрутить саморез. Люди годами ездят на таких колесах. Иногда приходится делать деревянную пробку, как в ванной, чтобы добраться до цивилизации. Если колесо разорвано в клочья, привязывают бревнышко которое волочится по земле, позволяя доехать до финиша, а порой и до города, оставляя на асфальте и в душах попутчиков неизгладимый след.



Если колесо разорвано в клочья...



Часть вторая.

Теперь перейдем к основной задаче. Чаще всего, это борьба с поверхностью, по которой предстоит проехать.

При езде по грейдеру или лесной дороге, особую неприятность представляют многочисленные ямки и бугорки. Приходится постоянно переключаться, тормозить и вертеть рулем. Машина трясется и раскачивается как лодка на волнах, багаж летает по салону. Как ни странно, ночью при свете фар та же дорога проходится легче чем днем, возможно следует одевать темные очки или брать уроки у Стиви Вандера.

Особенно опасны поперечные ямы, куда плюхнешься обоими колесами. Подвеска сжимается на торможении, пилот вцепился в руль и стоит на педали, удар плющит отбойники и передается на кузов так, что лязгают зубы. Наиболее доступный способ это прохождение наискосок, под углом. Так чтобы колеса поочередно обкатывали препятствие. Если машина перед вами затейливо петляет, это не значит что мешают обогнать, просто они борются с бездорожьем.

Есть еще сложный ралли-рейдовый прием для грунтовок, когда перед ямой торможением сжимают подвеску, отпускают тормоз и на обратном ходе с газом проходят препятствие. Это нужно отрабатывать до автоматизма, иначе на скорости легко запутаться в чередовании педалей. Кончается это плохо.

*Больше газа - меньше ям,
Будет дело слесарям*

Следует как можно меньше времени тратить на переключение передач. Движение с постоянной тягой, ваш основной помощник в борьбе с валкостью. На этом основан другой прием, двумя ногами. Сохраняя тягу на ведущих колесах, левой ногой подтормаживаем зажимая подвеску, добиваясь равномерного движения. Машина перестает раскачиваться и клевать носом, а плывет как крейсер, слегка наклоняясь. Поразительный по простоте и эффективности прием. На длинных участках нужно приучиться не держать левую ногу на весу, а опираться на лодыжку правой.

Этот же прием используется при движении по льду и скользкой глине при входе в поворот. Корректируйте степень заноса педалью газа, сохраняя постоянную тягу. На скользких поверхностях, работа газом должна быть очень аккуратной и дозированной. Следует напомнить, что любой прием вождения требует индивидуальной тренировки и закрепления навыков. Не стоит пытаться использовать их в критической ситуации, без предварительных упражнений.

При движении непосредственно вне дорог, следует приучиться мыслить колеями. Это значит четко представлять себе колею своей машины и представлять куда наедет каждое колесо. Другими словами, вы мысленно прокладываете перед собой на рельефе колею, подобно железнодорожным рельсам. Не забывайте про деревья, они могут неожиданно выбежать на дорогу и встать перед паровозом.

При прокладке маршрута учитывайте наличие блокировки дифференциала, или вернее, ее отсутствие. Попытка проехать одной стороной по сухому, может привести к пробуксовке колес на травке, когда другая, загруженная сторона будет спокойно стоять в грязи. Особенно если стороны расположены на разных уровнях.



Предпочтительная колея обозначена зеленым цветом. Длинное препятствие лучше разбить на несколько отрезков, тщательно выбирая траекторию для каждого. Многие засады, зачастую проще объехать по лесу. Если вы настроены решительно, то лучше потратить минуты на разведку, чем часы на спасение.



При встрече с канавой не пытайтесь ее перепрыгнуть ходом, машины не летают. Неглубокую канаву можно переехать наискосок, если хватает хода подвески, иначе можно нарваться на диагональное вывешивание. Важное значение имеет передний и задний свес, или углы въезда-выезда.

Бамперы или фаркоп могут серьезно помешать вашим планам. Пользуясь случаем, продайте их тем, кто не успел это прочитать.

Их давно пора стирать, в рамках конверсии, с заброшенного аэродрома. Некоторые могут себе позволить их купить. С такими людьми лучше разговаривать вежливо, кто знает чего от них можно еще ожидать.

Если канава глубокая и широкая, можно перекинуть через нее несколько валежин, желательно без сучков, и оперевшись на них чулками мостов, лебедкой тащиться на другой берег. Главное равномерно распределить валежины, чтобы машина не опрокинулась набок. Если все же опрокинулась и тонет вверх колесами, не паникуйте, это всего лишь железо, а вас впереди еще долгие годы и выплаты по кредиту.

Опрокидывание вообще удивительная вещь. Люди пугаются крутых подъемов и спусков, хотя перевернуться через бампер практически нереально. При нынешней моде на большие экспедиционные багажники, упасть набок намного проще. Загруженный запаской, канистрами, джеком, лопатой и другими полезными вещами, багажник опасно смещает центр тяжести. При движении по кособогу достаточно небольшой ямки или бугорка, чтобы опрокинуть машину. Креномер в этом случае не помогает, а работа подвески увеличивает опрокидывающий момент.

