

А
Р
Т
У
Р
Г
А
З
А
Р
О
В



АВТОМОБИЛЬ
ЭТО ОЧЕНЬ ПРОСТО
ОПЫТ ЧАЙНИКА

12+

Артур Юрьевич Газаров

Автомобиль это очень просто. Опыт «чайника»

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=63961018

SelfPub; 2021

Аннотация

Автомобиль удобное средство передвижения, для многих незаменимый рабочий инструмент. С другой стороны, это источник повышенной опасности, зачастую вызывающий немалые страхи. Тревога вызывает неопределенность – с чего начать, как управлять, как справиться в нестандартных случаях и т.д. Непонимание того, с чем придется столкнуться, что предстоит преодолеть, вызывает сомнения. Нередко у человека, который еще не начал водить, закрадывается мысль, а стоит ли вообще садиться за руль. В книге представлен собственный опыт и подробно изложены те аспекты, до которых зачастую в автошколе дело не доходит. Нет времени, чтобы охватить все нюансы вождения, многие весьма существенные «мелочи» не вписываются в учебную программу автошколы. Когда человек знает о том, с какими типичными ситуациями столкнется, что может вылезти в самое неподходящее время, водить машину станет гораздо проще и интереснее. Появится уверенность в

себе и, самое главное, чувство удовлетворенности от процесса вождения.

Содержание

С чего начать	7
Выбор машины	29
Перед тем, как тронуться	69
Как ездить	88
Конец ознакомительного фрагмента.	102

Артур Газаров

Автомобиль это очень просто. Опыт «чайника»

Введение

Для многих вождение автомобиля, как в известной фразе – и хочется и колется. Машина это практично, человек не привязан к общественному транспорту, ко времени.

Оборотная сторона медали – боязнь не справиться, как бы чего не вышло. Многие скажут, а чего тут такого – отучился, сел за руль и вперед. Да, ведь все так и поступают. Кто последовательно, шаг за шагом осваивая мастерство вождения, а кто методом проб и ошибок, набивая шишки, вернее вмятины, царапины и трещины. Ошибаясь, кто в большей степени, кто в меньшей степени. Многих проблем и страхов удастся избежать, если четко понимать ситуацию, вникнуть в самую суть проблемы, иметь наработанные многими водителями готовые решения и не изобретать велосипед.

В свою очередь ваш покорный слуга потратил немало времени на изучение различных вопросов, связанных с машиной – смотрел учебные видеоматериалы, читал книги и статьи, консультировался с профессиональными водителями, мастерами. Тем не менее, решение некоторых вопросов пришлось находить самому, так как не всегда рядом сидит ин-

структор и не всегда есть время и возможность покопаться в Интернете, чтобы понять алгоритм действий и найти самое верное решение.

В книге постарался собрать и структурировать наиболее полезную информацию. Освещены вопросы, которые могут возникнуть у начинающего водителя, также хотелось бы предостеречь людей от ошибок, которые сам совершал в свое время.

Многое ускользает от внимания в процессе обучения, есть вопросы, о которых редко говорят, так как более опытным товарищам может и в голову не прийти обсуждать само собой разумеющиеся моменты. Причем здесь все индивидуально, у курсантов сложности могут вызывать самые разные моменты – кому-то не дается параллельная парковка, кто-то никак не научится плавно тормозить, кто-то теряет на перекрестках и т.д. В свою очередь нередко всевозможные «мелочи» могут вызвать у новичка серьезные затруднения.

Главная задача книги дать начинающему водителю не только уверенность, но и помочь ездить безопасно, научиться грамотному вождению и при этом сохранять хорошее настроение не только себе.

Глава 1

С чего начать

Путь к водительскому креслу у меня оказался слишком долгим.

Скажу по секрету, что водить мне всегда хотелось, к автомобилям испытывал особый интерес еще с трех лет, когда мне подарили казавшийся тогда огромным игрушечный железный самосвал ЗиЛ-130. В детстве мечтал стать шофером и водить именно самосвал, причем в черном костюме, с галстуком. Несмотря на то, что отец тогда у меня работал директором автобазы, у нас в семье никогда не было автомобиля.

Так получилось, что ездить стал в довольно позднем возрасте, хотя приобрести машину мог давно. Постоянно меня что-то останавливало. Пугающая неопределенность, какой-то внутренний страх ответственности, боязнь не справиться. Как быть в разных случаях, как решить массу проблем, которые так или иначе связаны с дорогой. Мне представлялось, что машина это крайне сложно, опасно, ответственно. Именно страх не справиться меня и останавливал. Признаюсь – да, я отмахивался от сложностей, не хотелось даже вникать во все премудрости автодела. Решил, что проще будет ездить на метро, автобусе, электричке. Оказалось, что нет, совсем не проще. В итоге терял много времени, сил, постоянно таскал на себе тяжести и т.д.

Машина позволяет меньше уставать, чувствовать себя более комфортно, на вас никто рядом не чихнет, вы не станете терпеть неприятные запахи, включите печку или кондиционер, если понадобится и т.д. Вы можете оперативно корректировать собственные планы. Вообще автомобиль дает массу преимуществ, не говоря уже об экономии времени. Обратная сторона медали – любишь кататься, люби и саночки возить. Скажу сразу, что кататься, не вникая в суть многих вопросов, не получится. Разбираться придется, причем, чем раньше, тем лучше.

Нелишним будет напомнить – как только человек садится за руль, он резко перестает ходить пешком. А это крайне необходимо и полезно для здоровья. Чтобы сохранить здоровье на долгие годы, надо выискивать время, чтобы прогуливаться на свежем воздухе. Не забывайте, ведь рекомендовано ходить не менее десяти километров ежедневно.

Итак, как говорится, поехали!

Самое первое препятствие это всевозможные моменты, которые могут надолго отбить охоту еще раз взяться за руль. Расскажу о собственном опыте, который надолго отбил у меня желание пополнить ряды автолюбителей. Если в то время подошел бы к вопросу более серьезно, хотя бы минимальными полезными знаниями, ездить бы начал гораздо раньше.

Мне повезло в том плане, что с технической стороны был хорошо подкован. Машину изучил, что называется изнутри. Сначала во время учебы в ВУЗе – проштудировал артилле-

рийский тягач УРАЛ, а также гаубицу Д-30, прицепы и прочую военную технику.

Через несколько лет практически полностью разобрал, отремонтировал и собрал автомобиль у знакомого человека, с которым планировали начать собственный бизнес.

Так как я неплохо разбираюсь в технике, абсолютно без страха взялся за капитальный ремонт автомобиля, совершенно не представляя, что это и как. Купили мы каталог запчастей, руководство по ремонту. Переварил дно «Москвича», пороги, заменил коробку передач, отремонтировал тормозную систему, систему зажигания, электрику и многое другое. Взялся за кузовные работы – заменил крылья, капот, дверь, после покрасил машину. В итоге автомобиль прошел техосмотр и еще долго ездил по дорогам нашей страны. У моего друга машину вскоре купили, и кто-то на ней еще несколько лет перевозил овощи.

Если техническая сторона дела мне давалась легко, то с вождением возникли реальные проблемы. Причем их было много и люди мне говорили – ты не водитель, не твое это.

Поход в автошколу постоянно откладывал, решил вначале освоить вождение под присмотром друга. Кое-как, с Божьей помощью научился передвигать машину, но до понимания ситуации в целом было крайне далеко. Я не понимал и тысячной доли того, что описал в книге – все это пришло гораздо позже.

В один прекрасный день друг оставил ключи, чтобы я за-

менил бензобак, после немного поездил и загнал машину в гараж. С технической стороной дела справился неплохо. Провозился долго, на катание времени уже не совсем осталось, отправился загонять железного коня в стойло. Казалось бы, что тут сложного – аккуратно въехать в стандартный советский гараж. Но проблем себе я тогда нажил, и немало. Хорошенько помял правую дверь машины, задев о металлический уголок ворот гаража – не вписался.

Надо добавить, что на улице стояла зима, гололед, въезд в гараж шел на подъем. В одно движение я лихо завернул вправо и наехал на уголок. Видели бы вы реакцию друга!

Честное слово, я готов был провалиться сквозь землю. Извинился и обещал ему все исправить. В этом он не сомневался, но выражение лица было непередаваемым. Дверь я купил новую, заменил, собрал, все сделал, как положено. После в моем подсознании надолго укоренилась мысль, что вождение это точно не мое.

Примерно через месяц, когда окончательно починил машину, мы отправились кататься за город, где автомобилей в те годы было мало. Пару раз мы проехали по двух полосной дороге. Даже немного привык и перестал шараться от встречных машин. Остановились перед главной дорогой, чтобы посмотреть обстановку слева и справа. Я, как многие новички, наклонился, и начал разглядывать педали. Если педаль сцепления находил быстро, то тормоз и газ нередко приходилось искать. Правило о том, что смотреть на педа-

ли нельзя, я хорошенько уяснил через секунду. Пока искал, ощутил сзади хороший такой громкий удар. Поднимаю голову, и ничего не понимаю – что же такого я натворил. Вроде стоял на месте, машина не двигалась. Друг мне говорит – виноват тот, кто стукнул сзади. Сейчас выйдем, и не говори, что не ты водитель, будет давать деньги за разбитый бампер, бери. Так и сделал. Из машины, которая въехала в бампер, вылез пьяный небритый мужичок в очках. Стал извиняться, объясняя это тем, что вчера отмечал день рождения любимой тещи и просил не обижаться. Деньги он мне вручил. Купюру я передал водителю и пересел на кресло пассажира. Это было последней каплей. Больше мне связываться с рулем не захотелось. Признаюсь, боялся. Мне казалось, что руль приносит исключительно одни проблемы.

Хотя машина мне была нужна, как воздух – таскал на себе большие картины, сдавая их в разные художественные салоны, разбросанные по всей Москве. Позже стал собирать компьютеры, перевозил на себе системные блоки, мониторы, принтеры. После профессионально занялся цифровой фотосъемкой, снимал репортажи, свадьбы, таская на себе рюкзак с камерами, объективами, вспышками, аккумуляторами и прочими принадлежностями. Общий вес получался не маленьким. Особенно ощущалось, если приходилось еще и таскать импульсные источники света, штатив.

Иными словами – от автомобиля зависел рост моего материального благополучия.

Теперь, когда понимаю, что все тогда могло бы реализоваться гораздо проще и быстрее, искренне хочется поделиться накопленным опытом, советами. В те годы основной моей ошибкой было поверхностное отношение к вождению, нежелание вникать в специфику ремесла, изучать многие тонкости. Тогда мне казалось, что машина должна быть технически полностью исправной, надежной, способной хорошо ездить, остальное приложится.

Позже пришло понимание, что мастерство и культура вождения – именно это требуется в первую очередь. В конце концов, в нынешнее время, если не разбираться в технической стороне дела, ничего страшного. Лишними технические знания точно не будут, но все же не они здесь доминируют. Есть множество автосервисов, народных умельцев, зарабатывающих себе на кусок хлеба в гаражах. За умеренную плату они все прекрасно сделают. Целесообразнее потратить время на освоение наиболее значимых тонкостей вождения.

Итак, подытоживая, следует сказать, что всевозможные препятствия это еще не повод отказаться от вождения машины. Да, на пути начинающего автолюбителя сложностей окажется немало. Но если спокойно, внимательно и последовательно во всем разобраться, многое станет понятным и простым, и вы избежите большинства ошибок. Любые задачи становятся по плечу, когда их делят на части и решают не все сразу, а поэтапно.

Помните, что полностью избежать ошибок и промахов не

получится, в любом случае недоразумения будут. Люди не роботы, в жизни всякое случается, поэтому не расстраивайтесь.

Есть хорошая пословица – дорогу осилит идущий. Так и с машиной, главное начать вдумчиво и действовать аккуратно. Нужно не бояться препятствий, сложностей, но и не игнорировать их, не отмахиваться, а удерживать в поле зрения и обязательно находить для себя исчерпывающие ответы на них.

Иными словами, те страхи, неудачи которые отбили во мне охоту к вождению, возникали из-за непонимания ситуаций, неподготовленности, и они явно не стоили того, чтобы откладывать вождение на неопределенный период.

Важно с самого начала избавиться от страха. Как это сделать, как избавиться от неуверенности за рулем? Ведь это в первое время сделать весьма непросто.

В первое время у многих начинающих водителей появляется страх. В этом нет ничего удивительного – неизвестность пугает, опыта нет, здравый смысл подсказывает – на дороге опасно. С одной стороны боязнь ограждает человека от необдуманных действий, лихачества, самоуверенности. С другой стороны испуг сковывает и приводит к неверным действиям и быстрой утомляемости. По причине страха человек многое не замечает, соответственно неадекватно реагирует на обстановку, нервничает, совершает ошибку за ошибкой.

Человек перестает бояться руля, когда хорошо понимает,

как поступить в той или иной сложной ситуации. Также по мере накопления опыта страх постепенно рассасывается.

Всегда помните, что экстремальная ситуация обычно возникает из «ниоткуда». Предвидеть, просчитать ее часто бывает невозможно. В самом деле, как вы можете вычислить, что у машины, которая едет перед вами вдруг отвалится колесо. Или прямо перед капотом рухнет дерево, сбоку на красный свет вылетит машина и т.д.

Однако уменьшить риск и смягчить воздействия вам позволит багаж знаний и накопленный опыт. Главное, чтобы вы психологически были внутренне настроены на спокойное решение пусть даже самой серьезной задачи.

Как видно из многочисленных примеров, приведенных в книге, многие ситуации можно просчитать логически. К примеру, если дорога двухполосная, по встрече ползет фура, то идущие за ней машины будут пытаться обгонять, выезжая на встречную полосу. Никуда от этого не деться, просто факт надо учитывать, чтобы встречная машина прямо перед вами не была неожиданностью. Хорошо, когда ей есть куда «нырнуть», но бывает так, что сделать это сложно. И еще совет – если в вашей машине малая мощность, небольшое число лошадиных сил, на обгонах будьте трижды внимательными. Нехватка мощности на обгонах это повод все делать размеренно, с запасом, все маневры просчитывать заранее.

В любой критической ситуации научитесь мгновенно убирать страх. Он плохой советчик. В состоянии паники чело-

век впадает в ступор и не понимает, что ему делать, какие предпринять меры. В таком случае растерявшийся водитель становится щепкой, плывущей в водовороте. Он совершает досадные ошибки, бывает так, что роковые.

Если водитель не заметил момент, когда дальше события стали развиваться быстро и вышли из-под контроля, он потерял управление. Причиной может быть нехватка опыта, состояние водителя, человек может отвлечься от дороги, ехать уставшим и т. д.

Более опытные водители готовы действовать решительно и могут выполнить любой доступный маневр, чтобы избежать ДТП. С самого начала приучите себя внимательно наблюдать за дорогой, за всеми окружающими вас транспортными средствами, пешеходами. Контролировать все пространство вокруг, даже если на дороге нет ни одной машины, кроме вашей.

С самого начала отработайте простое правило. Приближаясь к опасному участку, уберите ногу с педали газа, переместите ее влево, и держите над педалью тормоза, нажимать пока не надо. Так вы не потеряете драгоценные секунды в экстремальной ситуации.

Перед заметными неровностями держите руль крепче. Случается так, что от скачек по ямам и кочкам руль будет выскакивать из рук. Если держите руль плотно, то вы удержите машину и не уйдете в сторону. Когда проедете сложный участок, расслабьте мышцы рук, пальцев. Ведь от сильного

напряжения руки теряют чувствительность.

Если ситуация выходит из-под контроля, не давайте волю эмоциям. Холодный ум подскажет правильные шаги, которые вы сделаете рефлекторно. Часто в таких случаях спасает интуиция. Бывают мгновенья, когда внутренний голос буквально шаг за шагом подсказывает, что делать.

В реальной жизни всё гораздо сложнее, так как водитель обязан понимать ситуацию на дороге, мгновенно принимать правильные решения и отдавать себе отчет в правильности манёвра, сразу разобраться, какой маневр крайне опасен и может привести к аварии. Начинающим водителям с самого начала надо тренироваться на своей машине. Во многих городах оборудованы специальные площадки, где можно попрактиковаться, отработать те или иные манёвры. Важно адаптироваться к тому автомобилю, на котором после получения прав вы начнете ездить. Эти занятия желательно проводить параллельно с практическими уроками в автошколе. Важно, чтобы рядом был опытный водитель. Уделите тренировочным поездкам много времени, лишним они точно не будут. Так вы быстрее освоите органы управления, адаптируетесь к габаритам, освоитесь с зеркалами и будете тонко чувствовать, как автомобиль реагирует на манипуляции с вашей стороны.

Научитесь быстро читать изображение по зеркалам. Помните о важности зеркал заднего вида. Если вам удастся научиться читать дорожную обстановку, используя получен-

ные знания ПДД, а также грамотно следить за происходящим вокруг, вы станете отличным водителем, даже несмотря на малый стаж. Начинать практиковаться следует не на дорогах, а в неподвижном состоянии транспортного средства. Сядьте за руль и тренируйтесь. Для контроля ситуации на дороге нельзя всегда смотреть только прямо. Периодически взгляд переводится на зеркало заднего вида и в боковые зеркала. Посматривая каждые десять-двадцать секунд в зеркало заднего вида, не двигайте головой. Нужно обязательно этому научиться, иначе вы станете тратить лишнее время. Смотря в боковые зеркала, не поворачивайте голову или поворачивайте на самый малый угол.

Приведу пример, из которого наглядно видно, как важно приучить себя пользоваться зеркалами.

Запомните раз и навсегда, смотреть по зеркалам необходимо – всегда и везде. Вроде бы это очевидно, это понятно без комментариев. Однако сколько раз из-за этого случаются проблемы. Сам совершал немало ошибок, поэтому очень хочется, что бы вы на моих примерах могли избежать неприятностей. Стою в пробке. Передо мною большая фура, недалеко поворот налево – метров тридцать. Я стоял-стоял и решил свернуть. Все внимание вперед, выглядываю – нет ли со встречки машин, выждал удачный момент и выехал, забыв убедиться в том, что слева сзади никого нет. Чуть было не столкнулся с Ладой Ларгус, которая тоже решила проехать по встречке. Я мгновенно по тормозам, Лада приняла

немного левее. Хорошо я не стал резко высказывать, иначе бы притерлись.

Зеркала настраиваются под конкретного водителя. Не тратьте много времени на разглядывание изображения в каждом зеркале. Иначе вы будете отвлекаться от происходящего впереди. Поворачивая голову в сторону, контролируйте ситуацию впереди боковым зрением. Этому вам надо научиться, чем быстрее, тем лучше. Ежедневные тренировки с практикой на дорогах помогут добиться нужного результата. Многие водители, особенно новички, допускают распространенную ошибку. Они целиком переключают внимание на одно из направлений. Когда взор направлен на боковое зеркало, он теряет контроль пространства перед капотом. Как итог, водитель врезается во впереди идущее транспортное средство. В таких ситуациях есть риск не успеть среагировать. Постепенно удастся отработать движения до автоматизма, вы научитесь тратить минимум времени на осмотр ситуации вокруг машины, но при этом правильно фиксировать обстановку и принимать соответствующие решения перед тем, как совершить дальнейшие манёвры.

Когда нет в себе уверенности, когда трудно побороть перед вождением чередуйте езду. Вначале потренируйтесь, когда на улицах мало машин и затем наоборот, рано утром, когда все ездят на работу, а также в час пик.

Если заметили, что не лучшим образом ощущаете габариты машины, проведите десяток поездок за пределами горо-

да, либо в местах, где есть свободные площадки. Расставьте ограждения – конусы или что-то в этом роде, к следующему занятию поменяйте расположение. Не надо сходу браться за трудновыполнимые, совмещенные задачи. Вначале отработайте элементарные, которые вам надо довести до автоматизма. Когда с ними разберетесь, они для вас станут понятными, переходите к более сложным. Проработайте все так, чтобы вопросов больше не возникало, и больше не было у вас сомнений. Как в школе, когда вы учили таблицу умножений. Вначале изучите самые главные, часто исполняемые задачи, отработайте все навыки до полного закрепления. К примеру, научитесь парковаться задним ходом, затем усложните задачу, поставьте препятствие спереди, после спереди и сзади.

Научитесь удерживать машину на наклонных поверхностях, проезжать в узких местах, ездить вдоль полосы, ограниченной с двух сторон – бетонные блоки, столбики, прочие конструктивные элементы.

Чтобы довести свои действия до автоматизма, отработайте также на площадке основные приемы контраварийной езды. Провоцируйте машину на нестандартное поведение, но аккуратно, не перегибая палку. Наблюдайте за реакцией автомобиля на ваши действия, фиксируйте совершаемые маневры. Снимайте себя на видео – поставьте камеру на штатив или попросите кого-то снять вас. Когда вы получите некоторые профессиональные навыки водителя до выезда в город

или на трассу, то есть заранее, все как следует, отработав на площадке, вы довольно быстро избавитесь от страха.

Пусть это войдет в привычку, делать все быстро, точно, уверенно, без лени и инертности в движениях. Обратите на этот момент особенное внимание. Кому-то лень лишний раз переключить рычаг коробки, кому-то включить поворотник, кому-то лишний метр проехать и т.д.

Вы можете не уметь ремонтировать машину, не знать, как менять масло в двигателе, но управлять автомобилем нужно уметь твердую пятерку с плюсом.

Сначала на площадке, затем на дорогах добивайтесь плавности и четкости всех движений, не дергайте руль, коробку и т.д., не нервничайте и не суетитесь. Учитесь поворачивать руль с первого раза на нужный для маневра угол. Тренируйте глазомер. Просчитывайте расстояние до неопасного препятствия, тормозной путь и усилие, с которым нужно нажать на тормоз, чтобы остановиться в требуемом месте у препятствия, не задев его.

Многие ошибки и неприятности пройдут мимо, если знать о них, понимать схему собственных действий. С этим могут справиться и новички. Да, да, я не ошибся, люди без опыта способны на многое. Дело в том, что нужно активно интересоваться всеми этими вопросами, искать ответы на свои вопросы. Недаром говорят, что знание – сила.

Главное хотеть научиться ездить безопасно. Чем больше вы будете знать, как поступить в той или иной ситуации, тем

быстрее у вас пройдет страх. Хуже всего – равнодушие и безразличие, лень, а самый главный враг это самонадеянность.

Надо понимать, что вопросов и трудностей будет возникать много, особенно по началу, но их следует преодолевать без суеты, спешки и страха. Лучше ко всему готовиться заранее, тогда за рулем все покажется узнаваемым, предсказуемым, решаемым. Есть хорошая пословица – тяжело в ученье, легко в бою.

Главная моя ошибка – стал откладывать поход в автошколу на неопределенное будущее. Мне казалось, что надо как следует самому освоиться с вождением, а потом уже получить права. Это не совсем так. В автошколе все же дают многое, причем сразу как надо, особенно в хорошей.

Совет – подойдите к выбору автошколы внимательно. Это важно, чтобы процесс обучения не прошел зря. Вы платите немалые деньги и вправе требовать полноценной отдачи. Когда инструктор постоянно орет или спит рядом, либо копается в телефоне – это не учеба. Инструктор должен вас научить всему, разъяснять правила применительно к вашей дороге, разбирать обстоятельства, объяснять, что вы сделали неправильно и как нужно поступить в той или иной ситуации, рассказывать постоянно о вождении, приводить примеры. Иными словами, как в музшколе, он должен сразу правильно «ставить руки», а не курить рядом.

Попросите в автошколе другого инструктора. Даже если

ваш вполне устраивает, тем не менее, полезно поучиться и у другого. С одной стороны новый инструктор может подсказать что-то, о чем ваш забыл, с другой всегда полезно выслушивать мнение двух разных людей. Не пугайтесь сердитых преподавателей, суровые учителя выпускают лучших учеников.

Выберите автошколу с учетом положительных отзывов, рекомендаций, советов друзей и знакомых.

Вождение вождением, но в первую очередь уделите теории самое пристальное внимание. Пока вы не научитесь понимать схему организации движения, вы будете совершать ошибку за ошибкой. Вы можете научиться ювелирно водить машину, освоить гоночные треки, каскадерские трюки, дрифт, протискиваться на машине в «игольное ушко» и т.д., но при этом, если вы плохо себе представляете правила дорожного движения, не понимаете многие элементарные вещи, вы будете себя чувствовать неуютно в плотных потоках, нарываться на штрафы и т.д.

Не поленитесь, на пятерку с плюсом выучите ПДД, не оставляйте белых пятен. Вам должно быть все просто и понятно – разметка, знаки, правила проезда перекрестков, круговое движение и т.д. Изучите ПДД досконально, не ради галочки. Когда вы твердо понимаете, как организовано движение, как вам надо передвигаться, вы избежите большинства неприятностей и сохраните нервную систему не только себе.

Выделите определенное время для изучения ПДД, проре-

шайте все задачи несколько раз. Потратьте столько времени, сколько нужно для полного понимания. Не стесняйтесь переспрашивать преподавателя, смотрите обучающие ролики в Интернете, читайте комментарии к правилам, обзоры и т.д. Одному может понадобиться двадцать дней, второму два месяца, чтобы хорошенько изучить ПДД. Не пренебрегайте этим значимым вопросом. Правила довольно быстро забываются, поэтому периодически освежайте их. Уделите внимание наиболее востребованным пунктам, к примеру, таким как проезд перекрестков, кто кому уступает, как парковаться и т.д.

Старайтесь не пропускать занятия в автошколе. Вы заплатили деньги и должны за это время научиться многому. Потом, как правило, будет некогда. Практика показывает, что большинство поступает так – сел за руль и считает себя мастером, езжу, следовательно, все умею. В идеале лучше учиться постоянно, хотя бы изредка понемногу повторять ПДД, шлифовать мастерство вождения. Вы еще убедитесь в том, сколько водителей не знают и не понимают ПДД, совершая нелепые ошибки.

Сколько часов нужно наездить? Это индивидуально. Одному требуется часов двадцать, и он уже спокойно сдаст экзаме́н. Другому понадобится пятьдесят, и он будет чувствовать себя все еще неуверенно. Мне хватило двадцати шести часов, город сдал уверенно, на автодроме был один промах с параллельной парковкой. Вы сами почувствуете, когда

станете водить машину более-менее уверенно, легко будете справляться с типичными ситуациями и не станете теряться во многих ситуациях.

Учился я зимой, после чего летнее вождение мне показалось намного проще. Не форсируйте события, лучше наездить побольше, чем кое-как сдать экзамен и вскоре все позабыть. Навыки надо закреплять сразу. Без инструктора это сделать будет сложно. При этом не обижайтесь на его замечания. Он занимается с учениками постоянно и ему хорошо видны все ваши слабые стороны. Еще помните, что инструктор один, учеников с массой всевозможных вопросов и комплексов много. Естественно, он устает, и не всегда все помнит. Многие мелочи могут ему показаться очевидными, он может их обойти. Все инструкторы разные, один обратит внимание на какой-то вопрос, другой промолчит, третий несколько раз повторит, чтобы вы все уяснили себе. Поэтому не стесняйтесь переспросить, попросить ответа на простой вопрос, который вас мучает.

Пара слов о компьютерных тренажерах. Какие-то навыки они, разумеется, дают, особенно помогают освоить схему движения в городских условиях – вы учитесь читать знаки, ориентироваться на дороге, все это в движении, да и система вам сообщает об ошибках. Плюс? Да, несомненно. Теперь о минусах.

Компьютерный руль и руль машины это далеко не одно и то же. Руль в компьютере ощущается по-другому, да и авто-

мобиль имеет столько нюансов, что компьютерное моделирование все особенности предусмотреть не может – техническое состояние, реакция машины на руль, старт и торможение, неровности на дорогах, препятствия, обзор и т.д. На мой взгляд, не стоит тратить много времени на вождение в тренажерах. Вполне можно и обойтись без этого, хотя что-то полезное, разумеется, для себя можно вынести и здесь. Существуют и другие виды тренажеров, более приближенные к реалиям – на специализированных курсах, в автоклубах, в парках и т.д.

Вывод – отнеситесь к учебе в автошколе серьезно. Не игнорируйте обучение, получите максимальную отдачу от учебного процесса. При этом старайтесь все записывать – не на разные листочки, а в большую тетрадь, ведь со временем многое забывается. Еще не стесняйтесь во время учебы выяснять для себя интересующие вас вопросы, не оставляйте «белых пятен». Как только они возникают, все аккуратно записывайте в тетрадку. Задавайте вопросы преподавателю и инструктору, выясните для себя все непонятные моменты. Лучше узнайте ответы на все интересующие вас вопросы сразу, чем стесняться и бояться показаться навязчивым.

Несколько слов о самой машине. Ездить можно на чем угодно – от «тазика» до крутой спортивной иномарки. И в том и в другом случае вы попадете из точки А в точку Б. Вопрос в том – как? Вряд ли первая машина должна быть с мощным мотором, иметь спортивные наклонности или быть

дорогой. Еще один немаловажный момент, это впечатления от первой машины, особенно в первое время. Если она в силу каких-то причин окажется неудачной, оставит негативное впечатление, категорически не понравится, такой опыт может наложить отпечаток на ваше отношение к вождению.

Наконец, все позади. Вы получили права, машина куплена. Вас можно поздравить! Впереди у вас столько забот и хлопот. Но сильно не расстраивайтесь, радостных мгновений будет немало, если соблюдать несложные рекомендации.

Если купили бу машину, первым делом поменяйте все фильтры, жидкости и ремень ГРМ. Не менять можно, только если полностью уверены, что прошлый владелец сказал правду и он действительно недавно все это поменял. Записывайте, что и когда меняли (дату и пробег машины на момент замены). Информацию по замене ищите в Интернете – ГРМ может меняться с помпой, либо без нее, какое масло рекомендовано для вашей модели (ведь неизвестно, что раньше заливали такое же – тогда надо будет это обсудить с мастером, возможно понадобится предварительная промывка мотора). Прежде чем покупать все для замены, найдите, кто будет это делать, и обсудите с ним (уже имея собственную информацию). Ваши мнения либо должны сойтись, либо вас внятно должны убедить в том, в чем вы ошиблись. Если внятно аргументировать не могут – ищите другого мастера.

Контролируйте работников техобслуживания. Личное

присутствие идет на пользу. Так вы увидите, что и как делают, можете задавать свои вопросы, советоваться. Если не сотрудники позволяют присутствовать во время ремонта, тогда можно подумать о другой СТО. Разумеется, есть техцентры, в которых категорически запрещают находиться посторонним.

Изучите важные особенности своей машины досконально.

Машина это сложное техническое устройство, а современный автомобиль это ещё и напигованный электроникой компьютер. Необходимо протудировать все возможности и нюансы, определить для себя, как что-то настроить, если понадобится сделать это оперативно. На дороге копать в настройках и изучать органы управления вам будет некогда.

Запомните настройки и самое главное, научитесь управлять всем этим, не отвлекаясь. У каждой машины свои технические параметры – вес, габариты, радиус разворота, центр тяжести, обзорность, мощность. К каждой модели нужно привыкнуть, выяснить, как она ведёт себя в тех или иных условиях и т. д. Важно понимать для себя запас «прочности машины», чтобы в дороге ориентироваться без опаски. Например, выясните реальный расход бензина, научитесь понимать, сколько можно проехать, ориентируясь на показания. Также выясните, при какой загруженности – число пассажиров, масса багажа, машина начинает ехать заметно хуже, просаживается, как она кренится в поворотах и т.д.

Важно досконально знать особенности своей машины.

Глава 2

Выбор машины

В этой главе рассмотрим несколько основных рекомендаций по выбору и покупке первой машины для начинающего водителя. Вопрос далеко не праздный – выбрать подходящую машину для новичка задача не из простых. С одной стороны вариантов столько, что голова идет кругом. С другой ошибка может оставить неприятный осадок надолго и испортить первое впечатление от вождения, да и по карману ударить.

При выборе машины, люди ориентируются на разные параметры – одному нужна грузоподъемность, другому возможность впихнуться в каждую щель на узких городских улочках, третьему превосходная управляемость. Кому-то важнее износостойкость, кому-то высокий клиренс, а кому только яркий внешний вид или марка автомобиля, всего не перечислить.

Получить все сразу в одной машине не получится при всем желании. Это как в сказке о золотой рыбке, останетесь у разбитого корыта. Совместить все преимущества одновременно не выйдет, это надо понимать с самого начала. Не бывает безотказной, отлично управляемой, комфортабельной, с высокой проходимостью машины, которая стоит совсем дешево, потребляет мало топлива, и при этом имеет нужный вам объем двигателя и число лошадиных сил. У каждой ма-

шины в чем-то будет проигрыш. Либо вы покупаете диван на колёсах либо жесткую спортивную машину, либо комфортный седан, либо кроссовер, либо внедорожник, либо семейный минивэн и т.д. В любом случае с чем-то придется смириться и чем-то пожертвовать.

Схема выбора должна быть последовательной и логичной. Хуже нет, когда человек метается, хватаясь за сомнительные и случайные предложения. Разумеется, у некоторых единственный вариант – хочу определенную модель и все. Что ж в таком случае, если действительно так хочется, то почему бы не купить? Возможно, интуиция вам подскажет самое верное решение. Если не угадали, то в этом случае вы, продав, получите представление о том, что вам собственно подходит и у вас сформируется предметное представление. Вы получите конкретный список параметров.

Итак, вы надумали брать бывшую в употреблении машину. Покупать просто так, не глядя – все равно, что с большей долей вероятности нарваться на неприятности.

Прежде всего, выберите для себя наиболее подходящие модели. Выпишите список, изучите внимательно каждую модель. Сократите список до минимума, вычеркнув модели «так себе», к которым душа не лежит, оставив лишь самые выигрышные варианты именно для вас. Далее подбирайте исходя из пробега. Скажем, если модель хорошая, но мотор или коробка подходят к полумкам, условно на 100 тыс. пробега. Логично, что надо взять с меньшим пробегом, хотя бы

60-70 тыс, чтобы проездить пару лет, а лучше с еще меньшим пробегом. Иначе предстоит дорогой ремонт или замена ДВС или коробки. Некоторые модели, особенно старые машины, без вопросов ездят 200, 300, некоторые даже 500 тыс. км без капремонта, такую модель можно взять и с большим пробегом, если все остальное в порядке. Выясните о ресурсе, чтобы не попасть впросак. Определите, как ведёт себя электрика и электроника данной модели со временем.

Почитайте отзывы, рекомендации. Обязательно выясните наиболее характерные неисправности каждой выбранной машины. Некоторые могут оказаться критическими, которые доставят владельцу массу хлопот. Не забывайте, что все дефекты одновременно встречаются редко. Бывает так, что в статье описывается конкретная модель и перечисляются характерные болячки. Прочитает человек такую информацию и точно не захочет брать. Все зависит от конструкции, условий эксплуатации, сборки и т.д. Самое же важное выясните перед покупкой, какие моторы удачные, а какие проблемные, как с коробкой, основными узлами. Немаловажно понимать, как эксплуатировать данную модель. Одна машина может ездить годами в самых жестких условиях и все будет хорошо, а у другой надо опасаться даже небольшого перегрева двигателя, у какой-то модели может оказаться коробка самым слабым звеном. Также важно постоянно следить за машиной, вовремя обслуживать, менять запчасти, чистить узлы от грязи, промывать и т.д. Подавляющая часть поло-

мок происходит от загрязнения узлов, попадания посторонних жидкостей, пыли, частичек грязи, камней.

Узнайте, как у машины обстоят дела с устойчивостью к опрокидыванию. Казалось бы – вряд ли это случится, но бывает и не так редко.

При покупке необходимо выявить, были ли ДТП, менялась ли геометрия кузова. Проверить необходимо лонжероны, кузов, не на глазок, а в сервисе, точными инструментальными методами. Проверьте уплотнительные резинки, посмотрите все стыки, наличие «рыжиков», внимательно осмотрите машину с фонарем, лучше на яме. Нет ли следов аварии, неумелого ремонта. Также перед покупкой пробейте все интересующие вас варианты по базам. Стоит это недорого, зато у вас появятся действительно важные сведения.

Есть люди, которые специально занимаются автоподбором. Если вам самим трудно или некогда выбрать наиболее оптимальный экземпляр, за умеренную плату специалисты помогут подобрать «живой» вариант, поторгуются с продавцом, помогут с оформлением или вовремя отговорят от покупки не самого удачного варианта.

С самого начала хочу обратить ваше внимание на один немаловажный момент. Дело в том, что, поддавшись советам и рекомендациям, вы можете приобрести совсем не то, что нужно именно вам. Что это означает? В Интернете масса советов по выбору машины для начинающих – статьи, видео. Каких только подсказок вы не встретите: 10 вариантов для

новичка, 5 лучших машин для начинающих, советы по выбору первой машины, секреты перекупа, советы от автоподборщика и т.д. Разумеется, стоит прочитать, сделать свои выводы. Помимо этого ваши друзья и знакомые могут также насоветовать свои варианты. Причем многие авторы делают это так категорично, что сам чуть было, не подался выбору по их рекомендациям. С одной стороны каждый из этих советчиков в чем-то прав, с другой – он смотрит со своей колокольни и не знает ваших задач, условий эксплуатации и массы многих других существенных факторов.

Самый главный вывод, который для себя сделал, каждому человеку нужна своя машина. Нет такой модели – для новичка. Все автомобили хороши, каждая по-своему. В каждой модели есть несомненные плюсы, которые могут оказаться для кого-то решающими.

Автомобиль нужно выбирать индивидуально, подбирайте по тем параметрам, которые вам нужны в первую очередь. Тогда он будет вас радовать. Скажем, в жарком регионе на самом деле важно, чтобы в машине был кондиционер, в то время как в северных краях он окажется вообще невостребованным. Или, если вы живете в крупном городе, постоянно ездите по городу и в основном на работу, громадный пикап вряд ли окажется крайне необходимым.

Всех нюансов предусмотреть невозможно, точно также как и выбрать одну единственную машину на всю оставшуюся жизнь. Согласитесь, с годами меняются не только взгля-

ды, но и жизненные задачи. Поэтому сегодня вам может подойти простенький хэтчбек, а через год-два вам понадобится комфортный седан или минивэн.

Остановимся лишь на самых важных позициях при выборе машины на первый год-два.

Сначала рассмотрим принципиальный вопрос: покупать новую машину или бывшую в употреблении?

Новая машина стоит дороже, соответственно многие нахоятся перед выбором – брать машину в кредит или нет. На мой взгляд, брать кредит для покупки новой машины не стоит, несмотря на массу преимуществ нового автомобиля. В первое время начинающий водитель совершает достаточно много ошибок. Царапины, потертости, вмятины, разбитый бампер – все это вполне вероятно. Неправильная эксплуатация приводит не только к ухудшению внешнего вида, но и к повышенному износу агрегатов, внутренним поломкам. Если вам машина по каким-то причинам не подойдет, при продаже вы потеряете больше, чем продавая старую. Новая машина более привлекательна для угонщиков.

Теперь о плюсах. Новая машина всегда предпочтительна, в том плане, что вам в ближайшие годы не предстоит ремонт – достаточно регулярно менять расходники и проходить техосмотр. Новая машина помимо того, что выглядит прекрасно, работает как часы. В ней все исправно, многое еще не разболталось, в ней даже запах новизны.

Кроме того, дешевый пластик с годами начинает выделять

много вредных веществ. Преимуществ немало – меньше расход топлива, ничего не подтекает, ничего не разболталось, меньше шума в салоне, вы не тратите средств и времени на ремонт, вы уверены в машине – она не подведет при длительных поездках и т.д. Согласитесь, это неплохо.

Если есть полная уверенность и понимание, какая именно машина вам идеально подходит, и средства позволяют, а машину вы покупаете на несколько лет, а не на год, тогда есть смысл рассмотреть покупку новой машины. К новой все же водитель в любом случае будет относиться более внимательно.

Крайне не рекомендую брать машину в кредит. Почему? Оформив кредит, вы связываете себя обязательствами. Процент кредита окажется совсем не таким, какой вам обещали. Когда начинаются разбирательства, выясняется, что вы не так поняли, не внимательно выслушали, не прочитали текст мелким почерком и т.д. При оформлении обещают одно, на деле оказывается совсем другое, добавляются всякие страховки, дополнительные накрутки и т.д. Кредит вы берете немалый. В жизни всякое бывает – меняются обстоятельства, предприятие могут закрыть, в стране может произойти непредвиденное – политические изменения, кризис, эпидемия, дефолт или другие неожиданные события. У человека могут появиться внезапные расходы. Если вы вовремя перестали платить, ваш долг могут перепродать третьим лицам без вашего согласия, там уже начинается совсем другая си-

туация. Существенно увеличиваются проценты, на человека начинают давить криминальные структуры и т.д. Добровольно лезть в финансовый капкан не самое лучшее решение. Вполне можно обойтись бывшей в употреблении машиной. Учитывайте, что это первое авто и через год-два вам захочется ее поменять на более подходящую. Сейчас можно подобрать на любой вкус и кошелек. Кроме того, если искать внимательно и долго, можно подобрать нужную машину по весьма выгодной цене. Да и торг никто не отменял. Случается так, что человек изначально выставляет машину, к примеру, за 140 тыс., в итоге продает за 80 тыс. Продавец, с которым велись переговоры по поводу покупки первого Форд Фокуса был готов снизить даже до 70 тыс. Но я отказался, так как для покупки первой машины у меня была отложена гораздо большая сумма. Вдобавок попадалось много интересных предложений.

Первая машина нужна для получения начального опыта, отработки навыков и перемещения из точки А в точку Б. Поэтому берите более-менее подходящий бу вариант и спокойно ездите и не сильно утомляйте себя выбором, не тратьте неоправданно много времени и сил на выбор. Лучше набирайтесь опыта вождения в разных условиях. По мере накопления опыта, понимания, что к чему и накопления денег, вы со временем обменяете на более подходящий вариант.

Добавлю – вкладывать много средств в ремонт первой машины вряд ли стоит. Выше определенной ценовой планки

вы не прыгните, затраты при продаже не покроете.

При покупке и последующей продаже бу машины, вы потеряете меньше, чем при продаже новой. Тем более что у вас еще нет опыта продаж, общения с клиентами и т.д.

Сам долго не мог понять, почему же не может быть универсального выбора машины для новичка – идеального варианта, устраивающего всех? Ответ прост – все люди разные.

Сразу стоит обратить внимание на рост и вес водителя – маленький вы человек или нет? Один невысокий и худенький, второй длинный, третий полный, четвертый имеет проблемы со здоровьем, у пятого жизнь связана с какими-то грузами и т.д. Понятное дело, все мы отличаемся, с разными привычками, требованиями, предпочтениями, жизненными целями. Скажем, хрупкой женщине вполне подойдет небольшая машиненка, в которой ей будет удобно и комфортно ездить на работу, по городу. И наоборот, большой грузный мужчина вряд ли будет себя чувствовать комфортно в такой крохотной машинке. Поэтому с самого начала определитесь с салоном, какой салон подойдет именно вам – узкий, широкий, высокий, просторный, какие кресла, эргономика.

Скажем, есть неплохой вариант Suzuki Jimny. В свое время обратил внимание на эту машину. Прекрасная проходимость, отличные внедорожные качества, да и внешний вид симпатичный. Вроде бы вполне подходящая для начала машина. Но стоило мне залезть на заднее сиденье и проехать в качестве пассажира, как я сразу ее отмел – невозможно

тесная. Багажник также крошечный, только по причине ее миниатюрности я пришел к выводу, что мне она не подходит. Ее также хотел приобрести мой инструктор, она ему понравилась. Но супруга категорически была против – машина маленькая, в нее не влезут чемоданы и прочие грузы, а они два раза в год ездят на юг.

В машине вы будете находиться продолжительное время, поэтому в салоне вам должно быть уютно, комфортно, ваши движения не должны быть скованными, вас ничего не должно ограничивать. Если салон не совсем удобный, могут затекать конечности, после вождения вы будете испытывать усталость, боли в спине, неприятные ощущения и даже могут обостриться хронические заболевания. Также обратите внимание на эргономику, приборную панель, на расположение органов управления.

В салоне вам не должно быть тесно, особенно зимой. Кресло должно быть удобным, его регулировки должны быть вам подходящими. Вдобавок важны шумоизоляция, термо-регуляция, но самое главное, с чего бы сам начал выбирать – это безопасность.

Несколько слов о безопасности. Наивно полагать, что хороший в плане безопасности автомобиль это гарантия вашей сохранности в любых ситуациях. К примеру, даже лучшие машины, которые занимают первые строки в рейтингах, не позволят выжить при столкновении, к примеру, с поездом на переезде. С другой стороны ездить в машине, которая да-

же при легком столкновении превращается в груды металла, весьма и весьма опасно. Разберитесь в том, как себя ведет выбранная вами модель при столкновениях, посмотрите рейтинги, проводимые независимыми исследователями, почитайте отзывы владельцев, посмотрите съемки испытаний. Определите, сколько в машине элементов безопасности. Например, число подушек, насколько эффективно они защищают, что в первую очередь деформируется, характерные опасности и т.д. Машина может быть крепкой и прочной, как танк, но при столкновении пассажир может пострадать от ударной энергии, которая ему передается. Машина останется целой, а пассажир нет. Такое случается нередко. Еще обратите внимание на устойчивость машины к опрокидыванию. Большой, надежный и прочный, как танк внедорожник или пикап может оказаться весьма неустойчивым к опрокидыванию. Тяжелая машина в опрокинутом состоянии может смять кабину вместе с водителем.

Помните, что безопасность автомобиля это не абстрактное понятие, а жизненная необходимость.

В итоге, после безопасности, следующий пункт это салон – нужно, чтобы в нем вам было находиться удобно, приятно и ваши движения ничего не ограничивало. Салон машины это второй дом. Многие водители проводят здесь большую часть времени. Если есть возможность, посидите в салонах тех машин, которые вы себе наметили. Сделать это несложно – попросите друзей и знакомых, посетите автосалоны, в

том числе, которые торгуют старыми машинами. В итоге на первом этапе определенные модели будут сразу вычеркнуты.

Следующее – сколько дверей в машине?

Если в машине будет ездить только один водитель или вы будете перемещаться вдвоем, вполне можно рассмотреть машину с двумя дверьми. Если же вы планируете часто перевозить пассажиров, у вас большая семья, много друзей и т.д., двух дверная машина превращается в настоящий дискомфорт. Если водитель и пассажир отодвинули назад свои кресла, пассажирам заднего кресла будет неудобно, особенно если это длинноногие люди. Придется постоянно отодвигать кресло, а пассажирам заползать и вылезать из машины. На первый взгляд может показаться, что это просто. На самом деле крайне неудобно. Особенно если пассажиры среднего и старшего возраста, немаленькие, полные, с большой поясницей и т.д. Вылезти из заднего сиденья, если болит спина или нога, если у человека большой вес, если человек сильно устал физически это настоящие муки.

Помнится, как я неделю работал с тяжестями, а в день поездки еще и перетаскивал большой объем мебели – сначала с квартиры в грузовик, затем с грузовика на другую квартиру, после собирал кровать, и еще уйма физической работы. Затем родственник подвез меня – я просидел на заднем сиденье два часа. Вы не представляете, каково это вылезти из маленькой и низкой машины, если ноет от усталости весь организм и отваливается поясница. Испытание то еще. Честное

слово, едва выбрался из Opel Astra, хотя всю жизнь занимаюсь спортом.

Однако машина с двумя дверьми имеет следующие преимущества: она короче – более юркая, удобнее припарковаться, задние двери тоже требуют хоть какого-то внимания, обслуживания, иногда ремонта.

К выбору первой машины надо подойти осмысленно, взвешенно и серьезно. Здесь есть еще две стороны вопроса. Первое – вы потратите деньги, время, купите машину, будете в нее и дальше вкладывать. Продать и купить другую будет сложнее, да и не получится это сделать сразу. У многих процесс затягивается надолго. Вдобавок крайне сложно с первой попытки выстрелить в десятку, приобрести именно то, что вам нужно – позже окажется, что многое не так, что-то упустили при выборе.

Мой выбор был отложен на четыре с половиной месяца. За это время перелопатил массу обзоров, отзывов, посмотрел вживую немало машин. Огромный список за период выбора сократился буквально до нескольких моделей.

Крайне важно, чтобы машина вам нравилась, чтобы она доставляла радость. Нравилась чисто внешне, нравилась конструкция, салон, цвет, ходовые качества и т.д. На самом деле это значимо, когда вам даже смотреть на нее приятно. Если внешний вид вам не по душе, вызывает раздражение, это будет подсознательно отражаться на вашем отношении к вождению.

Обязательно посидите в той машине, которую собираетесь покупать, в том числе и на заднем сиденье. Желательно в зимней одежде. Так, мне на первый взгляд понравился автомобиль Ford Fusion. Хорошая, вполне подходящая по многим параметрам модель для начала. Надежная, компактная, достаточный клиренс, удобная. Но стоило мне посидеть в водительском кресле в автосалоне, как сразу отшел ее – для меня она показалась маловатой и тесной. И это летом, в футболке, зимой в куртке было бы совсем некомфортно. Рост у меня немаленький, только поэтому мне эта машина не подошла по габаритам.

Прислушивайтесь к советам других, но следуйте внутреннему голосу, вы покупаете машину для себя и берите именно то, что нравится вам.

Если вы не представляете, какая именно машина подходит, есть общие рекомендации для первоначального выбора. Это седан или хэтчбек, мощность двигателя – примерно 100 – 150 л. с., машина не должна быть чересчур мощной, скоростной, огромной и тяжелой, машина не должна быть дорогой, а также с серьезными дефектами, иначе вместо езды вы будете простаивать в сервисных центрах.

Маленькие машины удобны тем, что проще парковаться, они везде протиснутся, ну и потребляют топлива они тоже мало. В тесных городах это большой плюс. Да, для плотных городских условий, чтобы передвигаться в одиночку или вдвоем вполне подходящий вариант. На этом собственно их

преимущества и заканчиваются. Когда вам часто нужно перевозить людей, грузы, сразу встает вопрос о вместимости. Кроме того, в маленькой машине находиться долгое время не столь комфортно. Также немаловажен вопрос безопасности – вряд ли крошечные машины можно считать безопасными, даже если они в рейтингах представлены как безопасные.

Тесная, крошечная машина во многом компромисс. Она имеет низкий клиренс. Салон автомобиля замкнутое пространство, в котором водитель проводит немало времени. Особенно это заметно в пробках, а также когда кого-то ждешь, да и еще в дальних поездках. Тесное пространство буквально давит, крайне неудобно для движений, особенно зимой или в дождь, когда из машины даже выходить не хочется. Крошечная машина менее устойчива на дороге – ветер, ливень, когда ее обгоняет огромная фура, ощущения не самые приятные.

Обратите внимание на клиренс. Особенно если вы живете в местности, где дороги оставляют желать лучшего, а также, если часто приходится ездить на дачу. Камни, дорожные неровности, лужи, лед, снег, неровности, все это вы будете задевать, если машина имеет малый клиренс. При хорошей загрузке клиренс становится еще меньше.

Если в приобретенной машине клиренс небольшой, да вдобавок еще и ширина колеи небольшая, постарайтесь не ездить на дальние расстояния, особенно в первое время.

Несколько слов о мощности двигателя. Не стоит переживать, если ваша машина имеет малую мощность двигателя. Разгонитесь вы медленнее, обгоны будут даваться с трудом, приноровитесь – все это решаемо и человек быстро ко всему привыкает. А вот мощный двигатель это большая опасность. Когда машина скоростная, мощная, это опасно. Вы еще не почувствуете габаритов, можете перепутать тормоз с газом и т.д. можете натворить немало дел. Пока слабощная машина разгоняется, вы успеете понять свою ошибку и вовремя исправить, с более мощной можно не успеть, последствия ошибки будут гораздо сильнее.

Важна также хорошая обзорность, когда вам удобно контролировать все окружающее пространство. И наоборот, когда вы не видите помехи в большой слепой зоне, часть пространства выпадает из поля зрения, это для начинающего водителя совершенно неудобно и опасно. Сильно осложняют жизнь водителю широкие стойки.

Учебной машиной у меня был хэтчбек Hyundai i-30. За время учебы я привык к ней, как к родной. Мне она показалась превосходной по всем параметрам – удобная, хорошо управляется, комфортная. К покупке рассматривал что-то вроде этого. Хотя она все же немного показалась маловатой. Но позже передумал. Во-первых, у нее довольно низкий клиренс. Это будет чувствоваться при поездках на дачу, за город, когда машина будет полностью загруженной. Во-вторых, малый объем багажника. Люблю путешествовать, по-

этому надо предусмотреть место для сумок, чемоданов, да и запас иметь тоже неплохо, для поездок в супермаркеты и т.д. В итоге, по советам многих знакомых, после чтения обзоров приобрел седан Nissan Almera Classic. Именно эту модель мне и посоветовал директор автошколы, а также мой инструктор по вождению.

Пару слов о самой машине. Взял я ее не новой, в салоне в Москве. В целом неплохой вариант. Но косяков, как говорить, хватило. Во-первых, главная ошибка – сам автосалон был левым, то есть серым. Тогда я понятия не имел, что бывают официальные, иными словами правильные салоны и не совсем. Что в итоге? В салоне пришлось заплатить больше, чем машина изначально была представлена в прайсе.

Самое проблематичное, которое вылезло потом – двигатель контрактный и без номера. Номер был намеренно стерт. В момент покупки я понятия не имел, что надо смотреть номер на двигателе. Друг, с которым я приехал, также не обратил на это внимания. Машина побывала в ДТП, в салоне мне сказали, что это легкое касание, ничего страшного. Позже выяснилось, что это далеко не так. Машина оказалась крашеной, хотя в салоне утверждали обратное. Пробег был скрученным.

В целом машина оказалась хорошей, удобной, простой и надежной. С ремонтом вообще вопросов не возникало – запчасти недорогие, доступные, конструкция простая. Я к ней за полтора года так сильно привык, что мог управлять в лю-

бых условиях. Кое-что ремонтировал сам. Особых проблем с этой машиной не было, многое в ней понравилось.

После учебной машины мне поначалу было крайне неудобно и непривычно, когда я пересел в Альмеру. Здесь все было по-другому – посадка, приборная панель, обзорность, зеркала, Альмера длиннее и т.д. Недели две привыкал к машине, габаритам и возмущался, что все не так. Поначалу она мне не так нравилась, тосковал по учебной. Все же со временем к ней привык, освоился. Не сразу, но примерно через месяц-полтора начал хорошо чувствовать габариты машины и вообще саму машину, ее особенности.

Здесь надо добавить, что я хорошо понимал – после учебной машина непривычная, новая. К ней надо привыкнуть, но ведь не в городских же условиях адаптироваться или на трассе!

К этой мысли я пришел на третий день, когда с более опытным водителем мы поехали по трассе. Я чуть не устроил ДТП, перестраиваясь, не увидел в зеркале Газель слева, но вовремя скорректировал свои действия. После нескольких дней я привыкал к машине на площадке, где никому не мешал.

В Альмере мне понравилось многое. Довольно высокий клиренс по сравнению с учебной, мягкая подвеска, простота, теплый салон, сравнительно неплохая динамика. Автомобиль уверенно идет на больших скоростях. Но и недостатков тоже хватает – часто потели стекла, это была настоящая про-

блема. Машина ощутимо кренится на поворотах, довольно слабый свет, в салоне шумно и она хорошо просаживается при полной загрузке. В целом для своего класса это прекрасный автомобиль, который оставляет впечатления надежного друга. Эта машина меня ни разу не подводила. Настоящая рабочая лошадка.

Исходя из личных предпочтений, следующей я определил для себя наиболее подходящий класс машины – городской кроссовер. Во-первых, выше клиренс, во-вторых, выше посадка, мне так гораздо удобнее, в-третьих лучше проходимость. Да и салон, и багажник хотелось побольше. В багажник Альмеры не влезало многое из-за самой конструкции. Пару раз приходилось впихивать груз в салон на заднее сиденье, так как не помещался в багажник – старый телевизор, большая сумка.

Причем сознательно отказался от полного привода. В городе он мне практически не нужен, в бездорожье залезать уже не собирался. Манера езды к тому времени сформировалась, да и образ жизни не позволял ездить для того, чтобы просто так развлекаться по бездорожью.

Для меня было важно, чтобы машина была простой и ремонтпригодной, с минимумом электроники. В итоге свой выбор остановил на Renault Duster. Машина не без недостатков, но для моих задач самое то.

В выборе автомобиля все глубоко индивидуально. Есть у меня хороший друг, который вообще не признает кроссове-

ры и внедорожники, его привлекают огромные седаны.

Кого-то интересуют хэтчбеки спортивного характера, скажу, что они меня тоже всегда привлекали – когда-то сам к ним присматривался. Собрался даже приобрести Субару. Но позже понял, что времени для развлечений на площадках и спортивных треках у меня просто нет. Машина будет простаивать, а для передвижений по городу спортивный автомобиль совершенно не нужен – светофоры, камеры, пробки.

Кого-то привлекают большие внедорожники. Но огромный джип мне тоже не подходит. У него повышенный расход топлива, соответственно дорогое обслуживание, самое главное это неудобно на тесных парковках. Его потенциал для меня не будет востребованным – мощь, проходимость, грузоподъемность.

Есть знакомый, который ездит только на минивэнах, хотя большей частью один или вдвоем с супругой. Он часто отправляется в путешествия, возит с собой холсты, подрамники, этюдники, кучу хозяйственных принадлежностей. В его случае «вагончик» на колесах самое то.

К слову о покупке внедорожника. Как новичок, я сразу обратил свой взор именно на внедорожник в прямом смысле этого слова. Еще до автошколы загорелся покупкой большого джипа, чтобы кататься по бездорожью. Почти готов был купить именно такую модель. Все же здравый смысл победил. Внедорожник мне оказался вообще не нужен. В лучшем случае раз в год я бы смог выбраться куда-то в поле, лес,

чтобы проехаться по ямам, лужам, камням. В любом случае некогда, да и незачем мне лично этим заниматься. Для разового удовольствия можно взять машину напрокат. Брать большой мощный внедорожник, чтобы ездить на работу и в магазины, кататься по городам – асфальтированным автотрассам, особого смысла нет. Стоимость владения высокая, а функциональность не совсем подходящая. Среднего кроссовера для этих задач вполне достаточно.

Также вряд ли есть смысл покупать полуспортивную или спортивную машину, чтобы постоянно стоять в пробках, ездить со скоростью 60 или 90 км/ч. Если не заниматься автогонками, дрифтом и т.д. специально, какой смысл приобретать мощную скоростную машину. Новичкам такое авто категорически противопоказано. В лучшем случае, перепутав газ с тормозом, он снесет забор. Не рассчитав ускорение, может въехать в автомобиль или какое-то препятствие. Будто напоминание об этом – перед домом давно уже стоит роскошный седан Audi с разбитой «мордой». Сам видел, как молодой парень на ней, выезжая из жилкомплекса, не уступил дорогу грузовичку, который доставляет продукты. В итоге он врезался на завышенной скорости. Грузовику практически ничего, а Audi так и стоит до сих пор, как учебное пособие.

Важно в первую очередь определиться с классом автомобиля и соответственно подобрать для себя более подходящую модель по параметрам, цене. Заметил тенденцию – многим после небольшой машины хочется просторнее. Нередко

после того, как человек поехал в среднем по размеру салона автомобиле, покупает авто с более просторным салоном.

Наконец, еще один существенный вопрос – автомат или механика. С одной стороны механическая коробка проще, надежнее, дешевле в эксплуатации. На одной механической коробке машина может проехать без ее замены лет тридцать и более. С другой стороны АКПП заметно комфортнее, хотя механика дает водителю больше возможностей. Для новичка освоить вождение гораздо проще с автоматом. Однако после автомата пересаживаться на механику вряд ли захочется. В сложных и экстремальных условиях, когда счет идет на секунды, справиться с управлением намного проще с автоматической коробкой. Новички часто гложут с механикой, особенно на светофорах, испытывают сложности на подъемах и т.д. Кроме того есть еще преимущество. У знакомого рука практически не работала после серьезной операции, и он еле справлялся на механике. Смотреть на него было тяжело, видя, как парень мучается. Еще одна знакомая после перелома вообще не могла ездить на механике. Так получилось, что она за неделю до перелома продала авто на механике и приобрела на автомате, спокойно пересела и ездила с переломом.

Машина на механике потребляет меньше топлива и дешевле. Механическая коробка позволяет более динамично управлять машиной, с другой стороны для большинства людей это не требуется. Специфика движения в населенных

пунктах не поощряет лихачество, здесь все надо делать плавно. Попробовав механику, для себя сделал вывод, что мне удобнее все же автомат. Постоянные пробки, пешеходные переходы, частые отвлечения на разговоры и т.д., с автоматом гораздо легче. Еще примите во внимание, что автоматическая коробка требует более аккуратного подхода к вождению – плавного, спокойного вождения без быстрых и резких движений, хотя такой стиль вождения не мешает и на механике.

Согласно статистике число ДТП гораздо ниже у машин с автоматической коробкой передач. Опять-таки это не повод, чтобы отказываться от механики. Ко всему можно привыкнуть. Миллионы человек по всему миру ездят на механике и не собираются переходить на автомат. Но в целом наметилась тенденция, все больше и больше машин выпускаются на автомате.

Автоматы бывают разными – классический, вариатор, робот. Постарайтесь по возможности не связываться с роботами и вариаторами, они чаще ломаются, дороже в обслуживании. Обычный автомат прослужит дольше, в среднем у него ресурс раза в три больше. Однако все больше машин комплектуют вариаторами и роботами. Они позволяют экономнее расходовать топливо и представляют определенное удобство, но эксплуатировать надо более осторожно.

Теперь о старых машинах. Особенно если вы не первый владелец и она у вас недавно, придётся постоянно уделять

внимание. Вариант ремонта – «до востребования», то есть по мере появления неисправностей не самый лучший. Машину может так накрыть, что будет проще продать, чем чинить. Да, автомобиль с большим возрастом это не самый идеальный вариант, но всякое бывает. С одной стороны он дешевле ощутимо, что соблазнительно. С другой стороны среди старых машин немало прекрасных моделей, которые гораздо надежнее, чем многие современные «одноразовые». Плюс эти машины могут нравиться по своим ходовым качествам, простоте, да и это могут быть культовые машины. Еще у старых машин меньше электроники.

Если за машиной следили хорошо, то она будет стоять достаточно дорого, никто дешево в отличном состоянии востребованную модель не продаст. Надо понимать, на что вы идёте – немного покататься и продать или оставить для себя надолго. Если второй вариант, то придётся избавляться от ржавчины. Возможно, придётся проварить или вообще заменить немалую часть железа – дно, пороги и т.д.

Если машина довольно старая, особенно внимательно стоит осмотреть проводку, вплоть до полной замены, и так по многим узлам. Да, вы потратитесь, один раз все сделаете на совесть, зато такая машина прослужит вам долго, и вы будете уверены в ней. Но здесь приготовьтесь менять многое – от аккумулятора и тормозов до коробки передач и даже двигателя. С одной стороны все сразу не выходит из строя, и многое можно делать поэтапно. С другой стороны ремонт может

затянуться надолго и вместо езды, машина в основном будет пребывать в сервисе.

Надо иметь большое желание – постоянно что-то ремонтировать, менять. Есть люди, которым это нравится и которые получают удовольствие от самого процесса восстановления старой техники. Помимо траты денег уйдёт ещё и много времени. Поэтому стоит вначале все тщательно взвесить и обдумать. Либо вам нужна рабочая лошадка, чтобы просто передвигаться, либо вам нужен старый культовый внедорожник или комфортный седан премиум класса либо гоночная машина и т.д.

В своё время у меня было желание взять старый джип и сделать из него конфетку, а также запал на спортивную. Итак, метался между двумя, вплоть до идеи купить две машины – каждая для своих целей и просто кататься то на одной, то на другой. Сейчас это у меня вызывает улыбку.

Так как не было времени копаться в гараже, как прежде, тем более времени содержать две машины, пришлось честно себе признаться, что такие машины будут простаивать. Нужна простая и надёжная более-менее комфортная машина для перемещения из одной точки в другую.

Таким образом, стоит заранее просчитать, сколько примерно времени займёт восстановление и во что это выльется. Характерные поломки и болячки старых машин давно изучены. Вы можете достаточно подробно составить для себя план расходов. Поэтому решайте – стоит ли вам расплытаться.

При покупке крайне старой и редкой машины стоит принять во внимание ее ремонтпригодность. В магазинах найти нужные запчасти будет непросто, придется ждать долго, пока придет заказ, особенно это касается американских машин. Бывает, что месяц, а то и два. В этом плане более распространенные машины имеют преимущества, вы всегда найдете нужные детали, мастера хорошо знают эту модель.

При выборе машины также обратите внимание на расположение бамперов. Слишком низко расположенный бампер будет проблематичным. Часто водители наезжают бампером на бордюр, задевают его различными препятствиями.

Крайне не советую брать бу машины после работы в каких-либо учреждениях. Не только стоит остерегаться такси и каршеринга. Абсолютно любое учреждение, будь то детский сад или юридическая консультация. Даже если в объявлениях все выглядит весьма заманчиво, есть повод задуматься. Дело в том, что не на своей машине человек будет ездить, как придется. Он не станет ее беречь, относиться к ней, как к своей. Еще, скорее всего, на ней будут ездить разные люди. Не только по рабочим, но и по личным целям. Все кому не лень – сотрудники, родственники, знакомые и разумеется, руководство. Соответственно ездить будут не совсем аккуратно со всеми вытекающими последствиями.

Приведу примеры, как это может выглядеть. Так будет наглядно и убедительно, как все может быть на самом деле.

В одном учреждении руководитель (опытный автомоби-

лист, в свое время у него был автосалон, дома у него пять старых машин, которые сам восстановил) умудрился заехать на служебной машине в болото. Вытаскивал трактором. Двигатель пришлось менять. Поставили какой-то «левый». Представьте, что вы приобретаете такую машину. Мало того, что машину гоняли днем и ночью, промочили, так еще и двигатель стоит непонятно какой. Естественно, при попытке поставить ее на учет проблем будет достаточно. Никто и не думал вписывать новый номер двигателя. Не факт, что он вообще на нем есть и не числится за какой-либо угнанной машиной.

Подбирал я однажды автомобиль для покупки. Искал долго и обстоятельно, так как ничего подходящего мне не попадалось. Вдруг вижу объявление, в котором все выглядит заманчиво. Пробег всего двадцать восемь тысяч, двухлетней давности, еще и на гарантии. Ну, в общем, как новая. На фотографиях действительно выглядела как будто из автосалона. Звоню дилеру, который занимался продажей. Он мне по телефону все подробно рассказал, объяснил. Да, приезжайте, машина реально как новая. Почему бы нет, ведь на редкость удачный вариант. Перед поездкой вечером все еще раз уточнил. Поехали мы с родственником посмотреть машину. А это двести семьдесят километров от Москвы.

Погода прекрасная, ясный солнечный день, теплая золотая осень. Еще постояли в пробках – это тоже стоит учитывать при поездках. Туда – ремонтировали дорогу, обратно –

на дороге была авария. В итоге, мы потратили еще лишних два часа.

Приезжаем, смотрим. Стоит наша красавица. Подходим и видим, что бампер подбитый, трещины, неровно прилегает правая фара. Капот крашенный, неровно прилегают по бокам еще и стыки крыльев, неряшливо сидят уплотнители перед лобовым стеклом. На заднем бампере крашенный глубокий скол. Машина выглядела «уставшей». Либо пробег скручен, либо на ней ездили весьма «заботливо». Походили вокруг нее, посмотрели со всех сторон и пришли к выводу, что мало того, что она побывала в аварии, ее эксплуатировали, как придется. К тому же, дилер сказал, что она уже продана и человек пошел за деньгами. Хотя дилер мог бы позвонить и предупредить, что ее покупают, ведь знал же, что мы едем. Машин было немного, он нам начал предлагать другую. В общем и целом довольно неплохой вариант, но она была того же года, что и наша машина, которую он оценил и готов был принять в трэйд ин. Год выпуска также можно было бы компенсировать классом машины, она была по всем параметрам выше – приятная внешность, солидная мощность 177 л.с. против 135, хорошая комплектация, много опций.

Что в ней меня смутило? Прежде всего, треснутое лобовое стекло по всей ширине. Его однозначно надо менять. Второе, заглянули в багажник, а там был снят динамик сабвуфера. Понятно, что ездил на машине любитель громкой музыки. Обычно такие «гонщики» плавной ездой не отлича-

ются. И в этом мы вскоре убедились. Когда завели, услышали, как тарахтит мотор. Дальше мы смотреть не стали.

Теперь про покупку новой машины. Эта история – типичный капкан, на который натыкаются многие. Посоветовали мне друзья и родственники купить новую машину. Что ты все время едешь на старых, пора уже брать новую, и на несколько лет закрыть этот вопрос. Сейчас можно взять новую по скидкам, по госпрограмме, прошлого года, в конце года и т.д. Допустим.

Открыл мой родственник сайт, на котором ну совершенно радующие душу цены на новые машины. На сайте написано – официальный дилер Nissan. Новая машина стоит 854 тыс. Звоним, спрашиваем. Приятный женский голос сказал, что да, все так, мы официалы, цена действительно такая, как заявлено. Вашу машину мы примем и оценим. Сколько примерно? Выслушав технические характеристики, девушка озвучила сумму – 550-600 тыс. Вдобавок обещала оплатить бензин, которым мы заправимся, чтобы доехать до салона. Главное здесь покупать в кредит, хоть на 100 тысяч оформить его, остальное можно доплатить наличкой. Мы повелись на эти прекрасные условия. Она отправила заявку на кредит, который предварительно одобрили на 2,75 процента. Что ж, это же неплохо! Еще мы позвонили знакомому, спросили про салон. Да, здесь отличный салон, Ниссан. Както раньше я обращался...

Поверили...

Собрались и приехали, как говорится, в логово зверя. Это без каких либо преувеличений. Все было на самом деле, и не в лихие 90-е, а в 2020-м году.

Теперь следите внимательно за дверьми, которые последовательно захлопывались за нами. Каждый шаг напоминал продуманную ловушку.

Встретил менеджер. Все, что девушка сказала по телефону, это так, для сведения, она работает удаленно и обзванивает клиентов, и вообще она не наш сотрудник, а представитель другой организации.

Мы спросили, вы официальные дилеры, ответ – да, разумеется. Все в полном порядке, мы не первый день продаем автомобили и т.д.

Дальше стали смотреть нашу машину. Оценили в 400 тыс. Но придрались к АКПП – задняя скорость якобы плохо переключается и коробка вот-вот накроется. Ремонт дорогой и т.д. Я начал было говорить, что все с коробкой хорошо. Жалоб нет, мастера не раз смотрели. Менеджер быстро меня перебил, я-то знаю! Он 12 лет продает машины и уж, наверное, разбирается. В итоге он заключил – берем за 300 тыс. Я сразу отказался, но они тут же предложили скидку от салона на 150 тыс. На это я сразу купился, плохо ли за 450 тыс. Вроде нормальная цена, соответствует рыночной, потолок цен на рынке – 477. Новая машина, которую выбрали – прошлого года, цена соответственно была озвучена низкая и комплектация минимальная. Меня все устраивало.

Подписали договор о том, что я вношу в качестве первого взноса 300 тыс. в кассу, хотя деньги, естественно не отдавал и передал лишь машину. По требованию менеджера я отдал ПТС и СТС. Затем мы подписали заказ-наряд, оплатили расходы по подготовке к продаже – 28 тыс. Также подписал спецификацию, с которой ознакомлен, комплектацию. Внизу цена предлагаемой машины. 884 тыс. Рядом подпись. Строкой ниже рыночная цена – миллион восемьсот. Менеджер скомандовал – ставьте подпись. Разве мы должны ставить ее? Да, это вроде среднерыночной цены, чтобы вы просто понимали, что такая машина стоит столько-то, а не 884 тыс. Но мы вам ее продаем вроде как за 884 тыс.

После у меня взяли данные, задали множество вопросов, отсканировали паспорт, сфотографировали, выяснили доход, место работы и т.д. Отправили данные в десяток банков и отправили погулять. С банков звонили, задавали множество всевозможных вопросов. Несколько банков через час одобрили.

Дальше переходим к покупке новой машины, иными словами к оформлению кредитной документации.

Надо сказать, что к этому времени я немного подустал от всей этой суеты. Прошло часа два точно. И тут обнаруживается, что никто не собирается продавать нам машину за 884 тыс. Цена миллион восемьсот. Мы явно такой расход не планировали. Кредит планируется на всю сумму за вычетом 450 тыс. Пока спорили, разбирались, рисовали схемы и писали

цифры, вдруг выясняется, что вообще-то речь идет о новой машине, то есть этого года, а не прошлого. Хотя изначально все рассчитывалось исходя из цены прошлогодней машины – неликвид. В результате расчетов итоговый кредит получился еще больше. Намного больше! Я уже понимаю, что мне такая машина точно не нужна. В ответ они говорят, но вы же планировали ежемесячный расход 20 тыс? Да, но на сумму вообще-то $884 - 450 = 434$ тыс. Ладно, пусть даже на 884 тыс., т.е. у четом наших 450 получается 1334000. Эта стоимость близка к реальной рыночной цене и похожа на правду. Но соль в том, что никто нам за 1334000 ничего продавать не собирался. Сумма выходила, как минимум в три раза больше, при том, что ПТС остается у банка.

Мы попросили отменить сделку и вернуть нам нашу машину. Нет, нельзя, сказали они, вы уже нам ее продали, мы стали заказывать и готовить новую машину, ее скоро, через два часа привезут. Кто нам покроет убытки и т.д. Ее вряд ли купят за 10 дней, так как это не самый ликвидный вариант. Тогда это будет проблема покупателя, и я должен компенсировать им убытки. Хотя недавно они утверждали, что продают 350 машин в месяц.

Машину отдавать они не собирались категорически. Хотите забрать, пишите заявление. Мы рассматриваем в течение 10 дней. А там, как суд решит, не факт, что в вашу пользу. Скорее всего, машину вы уже не получите. Так и сказали. Ладно, говорю я, оценили вы ее в 300 тыс., дайте деньги и

мы уедем. Нет, нельзя! Деньги пойдут на покрытие расходов по предпродажной подготовке. Машина уже едет со склада. Забегая вперед, скажу, что машина так и не приехала, мы пробыли в салоне до вечера.

Я понимаю, что вляпался.

Ладно, видя, что ситуация непростая, я поинтересовался бу-машинами, которыми они торговали. Бу нет, нельзя, так как банки не дадут под них кредит. Хорошо, говорю я, вы у меня взяли машину – пусть 300 тысяч, я заплачу сейчас наличкой. У меня с собой было 500 тысяч. Нет, так мы не согласны. Берите любую новую машину и все. Несколько раз громко приказывали – идите и смотрите.

Для понимания скажу так, что в салоне машин было немного, из них достаточно «китайцев», один большой джип Митсубиси Паджеро, KIA Спортэйж и много седанов, в основном сборки СНГ.

Менеджеры сразу предложили машину подешевле и настойчиво выталкивали нас в зал посмотреть. Седан Шевроле Кобальт собственно и Faw 1 X40 Resturn – вот два варианта, первый подешевле, вернее самый дешевый. Вторая мне показалась намного интересней – X40. Китайская копия Тигуана. Подумал и решил или я остаюсь без своей машины и денег или хоть что-то войдет в стоимость первого взноса. Обещали «сделать подешевле». Ладно. Наобещали, кучу скидок, вдобавок хорошая комплектация, коврики, зимняя резина. Долго пришлось ждать одобрения кредита.

Все уже на нервах, уставшие, менеджеры заседали со всех сторон. Их было много и они прекрасные психологи и мастера убедить кого угодно, и в чем угодно.

Кредит одобрили. Прошли в другой отдел подписывать. Выяснилось, что процент 15,9, плюс куча банковских продуктов, без которых нельзя оформить данный кредит. Причем страховка составляла 36 процентов. В итоге по кредиту мы должны были выплатить два миллиона семьсот тысяч плюс сто тыс. за какие-то дополнительные услуги, сто двадцать еще за что-то. Но это еще не все, сказал менеджер по кредитованию. Вы пока это подписывайте. После мы вам подготовим следующие бумаги.

Мне достаточно было увидеть сумму под три миллиона и много бумаг, читать которые и вникать в банковские ловушки я уже был не в состоянии. Время восьмой час.

Такими темпами мы можем легко перевалить за три миллиона. Ну и какой здесь собственно выигрыш? Такая сумма мне для машины категорически не подходила, тем более, что это не Мерседес и даже не Ниссан, а какой-то Китай. Максимум, на что я планировал это миллион двести-триста. Да и вообще, привык ездить на бу, мне этого вполне было достаточно.

Я отказался подписывать, и здесь начали хамить, и даже пригрозили судами за отказ и за «плохое поведение». Менеджер так и сказала, я буду землю рыть, но вас засужу. Вы еще у меня посмотрите, за все заплатите.

Нервы не выдержали, и мы вызвали полицию. Время уже было девять вечера. Салон они стали спешно закрывать и позвали меня в кассу, где выдали 28 тысяч, ПТС и СТС.

Дальше всех спешно выпроводили. Дело чуть до драки не дошло. Менеджеры полезли на родственника, он тоже не стал сдаваться. Но на провокации не пошли. Вышли на улицу и дождались участкового. Написали заявление, в котором изложили все факты с целью зафиксировать обращение. Участковый пояснил, что это ООО не официальный дилер, а салон, который арендует помещение у дилера, который раньше работал здесь.

Надо ли говорить, что за те 7 часов, что мы воевали с салоном, у всех разболелась голова, ночью толком не спали и вообще возникло ощущение, что вляпались по самые уши.

Написали сразу отзыв о салоне, как только выехали. Но админы его стерли немедленно. На сайте только хвалебные отзывы, одни заказные посты.

Наша первая ошибка в том, что мы на сайте Nissan не проверили, является ли данное ООО официальным дилером.

Второе, салон был без эмблем, кубков, стендов с моделями, фотографиями машин Nissan, всевозможной атрибутики, которая обычно бывает у официалов. Еще в салоне был представлен всего один автомобиль Nissan Tiida. Где это видно, чтобы у официалов не было даже хотя бы двух Nissan.

Дальше – нам надо был в самом начале, не подписывая ничего и не сдавая машину, выпросить конечную цену кредита,

а не слушать сказки про машину за 854 тыс. Правда, никто нам ничего бы не стал говорить. Когда нам указали миллион восемьсот как среднерыночную, надо было сразу обратить на это внимание – зачем здесь ставить подпись. Нас привлекла цена, скидки, трейд ин и то, что машина прошлогодняя, а оказалось, что мы в итоге платим за совершенно новую, да еще и с невероятно большими накрутками. Если бы они начали увиливать от ответа, надо было разворачиваться и уходить.

К сожалению, люди любят байки про выгодные покупки и быстро забывают, что бесплатный сыр только в мышеловке.

В таких случаях полезно фотографировать каждый документ и вести запись на диктофон или видео, а еще крайне внимательно читать документы.

Позже я стал выяснять, как другие попадались в этом же салоне.

Откровенно говоря, был в шоке!

Люди вносили аванс – 200-300 тысяч и все, здесь ловушка захлопывалась.

Более того, своей новой машины они не дожидались. Даже к вечеру ее не было. В лучшем случае на следующий день... в совершенно другой комплектации.

Самое интересное, что подписав кредит, люди приступали к подписанию договора на сам автомобиль. Здесь же куча ловушек – неустойка буквально за все. Отказался брать – плати, не та комплектация, машина оказалась дороже – пла-

ти, и т.д. Чтобы разобраться во всех тонкостях такого договора понадобится явно не один час.

Кроме того, парень, купив машину, столкнулся с тем, что в новой машине загорелся чек. Он обратился в салон, его сразу выставили за дверь. Когда обратился в экспертизу, выяснилось, что машина после аварии, восстановленная, а не новая. Бывает, что машины разбивают при доставке, ломают при погрузке, затем восстанавливают.

Будьте осторожными покупая бу машины. Казалось бы, что здесь такого – увидел объявление, выбрал подходящий по цене и состоянию вариант, решил и купил. Однако нюансов здесь много.

Рассмотрим несколько возможных вариантов.

Вы увидели объявление, которое вам подходит, собрались брать. Вроде и состояние неплохое, пробег небольшой, самое главное цена выгодная. Еще бы! Люди ведь старались, придумывали текст-ловушку, все просчитали. Итак, какие тут подводные камни? Вы звоните по телефону, а в ответ слышите что-то вроде – я с маленьким ребенком, не могу встретиться или у меня сейчас такая ситуация. Никто с вами не собирается встречаться. Вам предлагают встретиться по указанному адресу, где машину продадут родственники, знакомые, доверенные лица и т.д. Фантазия у мошенников неисчерпаемая, схем развода может быть немеряно. Вы приезжаете по названному адресу, там многоэтажный гараж, левый автосалон или какое-то подобие офиса.

Вроде бы все в порядке, вам предлагают выбранную машину. Мошенники ее называют «заманухой». Предположим вам понравился Ford Focus. Вы его осматриваете. Он выглядит привлекательно. Вам все нравится. Люди постарались, подобрали действительно хорошую машину, почистили, пропылесосили, все промазали, натерли. Блестит, как новая. Вам, естественно она подходит. Почему бы не взять, тем более что цена удивительно привлекательная. Вам предлагают подписать договор и пройти в кассу, оплатить.

Ошибка в том, что большинство людей не читает договор полностью, причем читать надо два-три раза, чтобы сопоставить факты и выявить схему обмана. А она в тексте есть и выглядит примерно так. На первом листе указана сумма, о которой шла речь. На втором или третьем листе написано, что покупатель обязуется оплатить, скажем, пятьдесят тысяч за предпродажную подготовку, тридцать тысяч за гарантию юридической чистоты, сорок пять за услуги салона, еще пятьдесят за гарантию на коробку передач и двигатель и т.д. Второй вариант – в тексте указано, что покупатель обязуется подписать договор купли-продажи, а этот предварительный договор или договор о намерениях должен быть уничтожен. Иными словами – филькина грамота.

Покупателя торопят, отвлекают, на вопросы отвечают грамотно, на все у них есть продуманный ответ. Если начинают их спрашивать настойчиво, то здесь отвлекают, торопят, предлагают кофе и т.д.

Как только клиент отдал деньги в кассу, начинается «тянучка». Обычно тянут время и часто дотягивают до конца рабочего дня. Расчет прост – в основном мошенники рассчитывают на покупателей из регионов. Люди устают, им надо уезжать, причем на купленной машине. Многие соглашались на все. Дальше, если клиент отказывается доплачивать, ему предлагают машину подешевле. Это откровенный автохлам. Машины бывают после аварии, в неисправном состоянии, требующие ремонта. Они явно не стоят своих денег, цена на такой хлам гораздо ниже. Но в автосалоне отказываются вернуть деньги, говорят, что рассмотрим вопрос 10 или 14 дней. Клиент видя, что деньги уходят, соглашается или на вариант подешевле или вынужденно доплачивает. Если нет денег на непредвиденные расходы, предлагают оформить кредит. Причем кредит с кабальными условиями, под большой процент.

Прежде, чем подписать любую бумагу, а договор тем более внимательно несколько раз перечитайте. Если в тексте встречаются абзацы с разными шрифтами, сносками, мелкий текст – есть повод усомниться в порядочности составителя. Если вам что-то не понравилось или вы что-то не разобрали, в чем-то запутались, не спешите. Скажите, что вам надо проконсультироваться со своим юристом, показать бумаги специалисту и т.д. Самое главное – не торопитесь купить хлам, выбросить деньги. Вам кажется, что это единственный вариант. Нет, это далеко не так. Каждый день на

рынке появляются новые предложения.

Обычно в таких фирмах-мошенниках работают профи своего дела. Они прекрасно осведомлены, подкованы и у них за спиной есть защитники. Часто они меняют вывески, то есть названия автосалонов. Несколько разных организаций могут принадлежать одному и тому же хозяину. Самый лучший вариант покупать бу машину у знакомых, родственников, друзей, людей, которых вы знаете. Если обращаться в автосалон, то только у официальных дилеров. Там все честно.

Кроме того, есть перекупщики, которые за умеренную плату подберут вам хороший вариант. Все проверят и помогут грамотно оформить.

Покупать машину, особенно первую, крайне не советую в одиночку. Возьмите с собой пару-тройку человек.

Глава 3

Перед тем, как тронуться

Специально целую главу посвятил этому немаловажному вопросу. Вы можете спросить, а что тут мудрить? Вставил ключ, повернул и вперед – дави на газ и радуйся, что ты не пешеход. С одной стороны зачем себя грузить массой лишних вопросов, когда в жизни и без того хватает сложностей. С другой стороны... впрочем, ответ будет очевиден в конце главы.

Установите знак «Начинающий водитель» – жёлтый квадрат с чёрным восклицательным знаком. Не стесняйтесь. Снимете его, когда проедите два года. Зато другие водители увидят, что вы новичок и, скорее всего, не станут вас подрезать или провоцировать, нервничать.

После того, как вы закончили учиться в автошколе, и пересели за руль собственного автомобиля, есть риск забыть все, чему учили. Как будто специально, как только новичок садится за руль, часто путается, забываются все правила и приехали! Стоя на перекрестке, вы не знаете, как быть, кого пропустить или может быть самому первому проехать, теряетесь, увидев дорожные знаки. К примеру, не понимая, как тот или иной знак работает – на обе стороны или на одну сторону дороги, где перестает действовать и т.д. Ничего страшного, если у вас именно так. Первым делом перечитайте еще раз ПДД, сделав акцент на часто встречаемые знаки, с кото-

рыми вам приходится сталкиваться, обращайтесь внимание на те моменты, которые чаще попадают вам на дороге. Некоторые позиции могут не пригодиться на протяжении всей жизни. Тем не менее, желательно знать ПДД досконально, иметь обо всем представление, хотя бы в целом. Даже если в вашем городе какие-то пункты правил окажутся невостребованными, вы все равно будете ездить в другие города. Периодически освежайте знания, проходите тесты, которых много в Интернете, решайте задачи, при этом обязательно следите за изменениями в правилах.

Постепенно вы научитесь разбираться в схемах дорожного движения, все приходит с опытом. Но не затягивайте.

Итак, перед тем, как поехать, нужно выполнить ряд действий. Самое первое – осмотр и посадка в машину. Не спешите заскакивать сразу в водительское кресло.

Убедитесь, что вы взяли всё необходимое. Обидно будет уехать далеко и обнаружить, что что-то важное не взяли. Ключи, деньги, пластиковая карточка, телефон, зарядка, что-то необходимое для поездки. Разумеется, не забудьте про водительское удостоверение, регистрационные документы, бумаги на прицеп при его наличии, и страховку. Не все документы нужно возить с собой. Некоторые бумаги наоборот нужно спрятать в надёжное место и никому не показывать.

Осмотрите машину, не спущены ли шины, не лежит ли под колесами или на колесах какой-то предмет, не спит ли

котик, все ли внешне в порядке с самой машиной, надо ли протереть зеркала, стекла, номера, фары и т.д.

В зимнее время обязательно очистите машину от снега, не только стекла, а всю машину, целиком. Не оставляйте на крыше «шапку». В самый неподходящий момент на дороге снег может сползти с крыши на лобовое стекло.

Выбивайте лед, который висит под порогами, который скапливается между арками и колесами. Лучше это сделать сразу, как только приехали и поставили машину на стоянку. Крепкий лед отбить намного труднее. В итоге колеса будут тереться об лед, ничего хорошего это не даст, кроме дополнительных проблем.

Помнится, зимой у меня после поворота руля что-то начало мешать, появился какой-то странный звук. Поехал в сервис, мастер посмотрел и посоветовал – снег и лед под арками надо счищать. В свою первую автомобильную зиму я даже и не подозревал о том, что там может образовываться лед.

В сильный мороз – 30 градусов и ниже, если есть возможность не ездить, лучше воздержитесь от поездки. В сильный холод масло загустевает, резиновые прокладки так твердеют, что от давления в момент старта может что-то выдавить. Разумеется, все это можно исправить, однако ремонт отнимает время и средства. Как говорится, легче предупредить.

Садясь в машину, не держитесь за двери. Нередко водители буквально висят на двери, особенно люди с большим весом. Также не стоит ставить на сиденья слишком тяжелые

вещи, становиться на них коленями.

При посадке в автомобиль можно потерять мелкие предметы – этот момент мне пришлось уяснить для себя после нескольких потерь. Когда садитесь в машину, также, когда выходите из нее, есть риск уронить на землю какие-то предметы – из кармана могут выпасть ключи, мобильный телефон, флешка, портативный плеер, очки и т.д. Если вы где-то остановились, потеряли ключи или мобильный телефон, вы можете вспомнить об этом лишь, когда этот предмет понадобится. Несколько раз сам так терял – из кармана дверцы машины выпадали очки, я, естественно, не мог вспомнить, где именно они выпали, пришлось купить новые.

Один мой знакомый, садясь в машину, захлопнул дверь и...придавил куртку, в кармане которой был смартфон, в итоге разбитый дорогой телефон пришлось заменить.

Про очки – если вы ездите за рулем в очках, крайне желательно приобрести запасные и спрятать в бардачок, обязательно положите в футляр. Всякое может быть – дужка может сломаться, могут выпасть винтики, либо стекло выпадет, сами очки могут потеряться, сломаться и т.д. Без них водить сложно или вообще невозможно ездить, а до ближайшей оптики надо еще добраться. Поэтому лишними они точно не будут, зато так вы себя обезопасите.

Также у меня из кармана на землю падал телефон, прямо в лужу, еще приходилось терять флешку. После нескольких таких потерь, ключи всегда стал прятать в рюкзак или сумку,

застегивая молнию. Телефон – во внутренний карман куртки или в сумку. постепенно отучил себя от привычки что-либо класть в боковые карманы куртки, да и брюк.

Снимите неудобную верхнюю одежду – пальто, шубу и т.д., если такая одежда ограничивает свободу ваших действий.

Удобная подгонка водительского кресла «под себя» без преувеличения важный момент. Особенно, если у человека радикулит, проблемы с шеей и т.д.

Безопасное вождение это еще и удобное положение кресла, руля, зеркал. У всех разный рост, телосложение, привычки, ограничения, настраивайте все под себя. Когда переживаетесь после другого водителя, отрегулируйте высоту, наклон кресла, зеркала. Выставляйте каждый раз заново, как сели за руль после кого-то.

Вообще к зеркалам относитесь внимательно.

Автомобиль не должен закрывать большей частью дорожный обзор, ведь так вы ничего толком не увидите. Проверьте, не образуется ли «слепая зона», так водитель не увидит некоторую часть дороги. Ведь здесь вы не заметите машину, идущую по соседней стороне дороги.

Настройте зеркала так, чтобы наблюдать только небольшую часть вашей машины. Желательно регулировать зеркало заднего обзора при смене темной и светлой части дня. Если вы забудете наклонить зеркало, когда стемнеет, когда сзади будет ехать машина с включенным дальним светом, свет

фар на время ослепит. Правильно отрегулированное зеркало заднего вида имеет дневной и ночной режимы. Чтобы водителя не слепили фары машин сзади, надо потянуть за рычажок зеркала и слегка наклонить его вниз. Обзор от этого не уменьшится, но видимость станет в разы лучше.

После регулировки зеркал медленно проезжайте мимо рядом находящегося транспортного средства задним ходом. Как только оно пропадет из вида, его можно увидеть через боковые зеркала.

В зеркале заднего вида должно полностью просматриваться все заднее стекло. Во время настройки этого зеркала примите позу, в которой вы находитесь за рулем.

Настройте себя так, чтобы за рулем не вертеть головой. Не только внимательно смотрите вперед, но и пользуйтесь зеркалами, чтобы контролировать всю ситуацию на дороге. Лучше не поворачивать голову, смотрите в зеркало заднего вида, поворачивая только глаза. Так сэкономяте секунды, они в дорожных условиях важны. Боковые зеркала настройте так, чтобы поворот головы был минимальным.

Надо ли говорить о том, что пристегиваться нужно обязательно. Всегда, в любой ситуации перед тем, как тронуться, обязательно надо пристегиваться. Ремень безопасности придуман не просто так.

Обратите внимание и на положение ног. Держите их правильно. Когда вы выжимаете сцепление, левая нога должна выпрямляться полностью. Следите, чтобы правая нога упи-

ралась пяткой в пол возле педали тормоза, а носок нависал над ней. Когда потребуется нажать на газ, то пятка останется на месте, достаточно будет повернуть ступню вправо. Если будете приподнимать ногу и переставлять ногу сверху, потеряете драгоценное время, которое в непредвиденных ситуациях может стоить жизни.

Повернули ключ, не забудьте посмотреть на приборную панель. Не горит ли какой индикатор, сообщающий о неисправности или о том, что машина стоит на ручном тормозе, закрыты ли все двери и т.д.

Ручник!!!

На рычаге, который для многих не представляет сложностей, остановлюсь подробнее.

Частое явление – тронулись, оставив машину на ручнике. Сам постоянно этим грешил. Больше года я просто забывал про ручник. В итоге отучил себя трогаться с места на ручнике следующим образом. Поставил на ручник, и сразу же повесил на него игрушку или какой-то предмет, который нельзя не заметить. Но и это не всегда срабатывало. Вообще слово ручник вызывает у меня богатые воспоминания, несмотря на все принятые меры. Знакомый профи всегда говорит – на приборке ведь видно, что индикатор горит, надо просто посмотреть на панель. Легко сказать! Я либо забывал смотреть, либо не замечал, когда руль был немного повернут, и перекрывал индикатор. И все, сразу обо всем забывал, обращал внимание на ручник уже проехав некоторое расстояние. Ча-

сто трогался во время спешки – поеду, а потом чувствую, что что-то не так. Опять забыл про ручник! Словом, частенько трогался, при поднятом стояночном тормозе. Оставалось лишь сделать наклейку на самое видное место или оставить на водительском кресле табличку с надписью «Ручник!». Вариантов много, вам нужно выбрать наиболее эффективное решение, подходящее именно вам.

Зимой пользоваться стояночным тормозом следует крайне осторожно, лучше стараться его вообще не задействовать. Колодки за ночь могут легко примерзнуть к дискам. В таком случае вам придется чем-то отогревать. В зимний период пользуйтесь стояночным тормозом кратковременно.

Хотя бы раз месяц, а лучше раз в две недели проверяйте давление в шинах, а также уровень жидкостей. Про колеса. Мой знакомый, довольно опытный водитель высказался, он раз в полгода смотрит давление в шинах. Может и так, да. Но бывает, что по каким-то причинам «сдувает». Как-то однажды осматривал машину и обратил внимание, что заднее левое колесо практически спущено, хотя накачивал не так давно, прошло всего чуть больше недели. Всякое может случиться.

Раз в месяц стоит проверить свет – ближний, дальний, поворотники, противотуманки, тормозные огни, огни заднего хода. Если есть время, пока машина греется, лучше ее осмотреть и проверить свет.

Желательно отправляться в дорогу на чистой машине. Ес-

ли есть возможность – помойте. Если нет, то хотя бы протрите фары, все световые приборы, номера.

Выработайте в себе привычку также осматривать салон. В нем могут лежать забытые вещи, еще хуже, когда забыли продукты. Раз в неделю желательно прочистить коврики, пропылесосить, все лишнее обязательно убирайте. Хотелось бы отдельно заострить внимание на лишнем. Не возите ненужные вещи! Не захламляйте машину, разгружайте по максимуму! С одной стороны вам будет проще что-то найти, с другой у вас всегда больше свободного места, меньше риск что-то повредить, разбить, меньше грохота в багажнике. В жару или холод что-то может испортиться, что-то вытечь, сломаться и т.д. Кто-то возит уйму всего – на всякий случай, авось пригодится. Кто-то даже не придает хламу значения, просто сроднился с ним. Машину гораздо проще содержать в чистоте, когда в ней меньше всякого хлама. Осматривайте багажник придирчиво. Также неплохо иногда пылесосить и не оставлять в нем ничего постороннего. Вам не нужны ни хлам, который угнетает, ни лишний груз, который увеличивает расход топлива. Особенно не стоит возить чужие вещи. Если нужно кому-то что-то отдать, сделайте это сразу, не затягивайте.

К машине надо всегда относиться внимательно, бережно и аккуратно, она вам ответит взаимностью. Если вы будете содержать машину в чистоте, вам самому будет проще и намного приятнее. Грязная машина не только ухудшает обзор-

ность, но и создаёт негативное отношение со стороны окружающих, да у самого водителя на душе становится некомфортно. Уверенность водителя это большой плюс.

Еще один немаловажный момент. Когда салон долго не чистят, появляется стойкий неприятный запах, появляются бактерии, у водителя может начаться кашель, обостриться аллергия.

Значимо и необходимо – поддержание машины в исправном стоянии. Вы должны все время следить за машиной и хорошо представлять себе, что именно надо чинить. Причём, чётко понимать, что требуется в первую очередь, а что терпит еще не одну неделю. Старайтесь доводить сразу все до ума.

Помните важное правило – отложенный ремонт ответственного узла это высокий риск попасть в ДТП. Какая-то мелочь может в определенный момент оказаться важной и значимой, хотя на первый взгляд вам может показаться, что вполне еще можно потянуть. В машине обязательно должна храниться не только аптечка с нужными и непросроченными медикаментами, но и огнетушитель, а также разные полезные мелочи. Бутылка с водой, немного еды – плитка шоколада, вафли, сухари и т.д. Фонарь, трос, разные инструменты, которые могут пригодиться в первую очередь, запасные лампочки, салфетки, рукавицы, зимой тёплая одежда, а также тряпка или одеяло. К примеру, одеяло поможет выехать, если застряли, подложив его под колесо. Можно расстелить на

земле, если придётся лезть под машину.

Итак, в машине обязательно должны находиться следующие вещи. Запаска, аптечка, огнетушитель, светоотражающий жилет, аварийный знак, домкрат, насос с манометром, баллонный ключ, комплект инструментов, комплект предохранителей, хомутов, также фонарь, перчатки, бутылка с водой.

Если ваша местность неровная, вам часто приходится выезжать за город и т.д. зимой возите с собой лопату. Продаются с коротким черенком. Она вам понадобится, чтобы убрать снег из-под колес, если вдруг застрянете в снегу, лопата окажется востребованной.

Вначале я купил складную саперную лопату. Красиво выглядит, но убирать снег из-под колес крайне неудобно. Затем приобрел более широкую – миниатюрную снегоуборочную лопатку с коротким черенком. Уже лучше, но из-за короткого черенка при долгой чистке спина уставала сильно, лопата не широкая, движений приходилось делать много. Наконец, взял нормальную и широкую лопату, но она не влезла в багажник. Пришлось отпилить от черенка пятнадцать сантиметров. Зато убирать снег стало удобно.

Еще совсем не лишним окажется зарядный кабель для телефона, отдельно для машины, а не один, который вы отнесете домой, и забудете или потеряете. В лесу или степи вряд ли вы найдете магазин. Телефон должен всегда быть наготове – заряженным, возите всегда с собой кабель для зарядки,

USB-устройство для питания, а также визитки с номерами телефонов служб помощи на дороге, телефоны друзей, родственников, чтобы в случае необходимости, вы могли бы обратиться за помощью.

Полезно иметь в машине спецификацию деталей и расходников. Положите в бардачок распечатку – параметры расходников, запчастей, которые могут потребовать замены. Например, распечатайте таблицу лампочек в машине – куда какая лампочка устанавливается. Допустим, у вас вышла из строя лампочка – поворотник, ближний свет или в фонаре заднего хода. Вам не придется ее извлекать, чтобы посмотреть маркировку или долго искать в телефоне. Также и с жидкостями – маслом для двигателя, антифризом и т.д.

Обратите внимание на зеркала, проверьте, не сбились ли они. Зеркала должны быть чистыми – перед поездкой протрите. Если на зеркале трещина, замените, не стоит никогда ездить с треснутым зеркалом. Во-первых, это не самая лучшая примета. Во-вторых, кусок стекла может отлететь в любой момент, и вы вообще останетесь без зеркала.

Перед тем, как выехать, нужно немного прогреть машину, об этом знают все. При этом слишком долго греть не стоит. За время прогрева машины осмотрите ее – все ли так, нет ли чего-то, что требует вмешательства – закрыта ли крышка бензобака, закрыт ли капот, багажник, не спущено ли колесо и т.д.

Сколько времени прогревать машину? На этот счет мне-

ния разные. Одни считают, что надо прогреть основательно и лишь потом трогаться, чтобы разжижить жидкости, а металл расширить. Другие полагают, что греть вообще не надо, это вредно для двигателя. Для себя считаю, что категорически нельзя трогаться раньше, чем машина опустит обороты (сначала заводится на средних оборотах, через несколько секунд сама опускает до минимума), порядка 700-800 об/мин. В это время происходит прокачка масла по всему мотору. Дальнейший прогрев нужен, чтобы мотор без нагрузки прошел расширение металла от подъема температуры. Про это есть разные мнения, стараюсь трогаться, когда стрелка температуры чуть сдвинулась с крайнего положения, пусть даже не дошла до рабочей температуры. Но до выхода на рабочую температуру еду медленно, не дожимая газ. Как раз получается выезд из придомовой территории.

Еще приучите себя слушать машину, обращайтесь внимание на посторонние звуки, вибрации, стук, свист. Если что-то показалось странным, что-то не так, вы слышите непонятные призывки в заведенной машине, лучше сразу выяснить причину. Если визуальный осмотр не помогает, и вы не знаете, как быть, позвоните более опытным знакомым, друзьям, либо посмотрите вопрос в Интернете. Если сами не можете справиться – не пренебрегайте сервисом.

В разных моделях машин есть свои блокировки, системы защиты и т.д. Лучше с самого начала все это внимательно и без спешки изучить, прочитайте инструкцию по эксплуа-

тации и разберитесь, чтобы в самое неподходящее время не быть застигнутым врасплох.

Также следите за тем, чтобы ничего не капало, не подтекало.

Всегда трогайтесь с места плавно, осмотрительно, без резких и энергичных движений. Смотрите по зеркалам – нет ли препятствий в виде заборов, урн, ограждений, камней, нет ли рядом припаркованных машин, мотоциклов. Главное обращайтесь самое пристальное внимание на пешеходов, люди могут возникнуть буквально из ниоткуда, могут быстро идти, бежать, споткнуться и упасть. Ваша задача предусмотреть все нюансы. Надеяться на то, что повезет нельзя. Лучше десять раз посмотреть вокруг, чем натворить дел. Особенно внимательно смотрите, нет ли рядом с машиной маленьких детей. Они могут протиснуться между машиной и ограждением, забором, они могут играть в кустах, куда-то спрятаться и т.д. Остановитесь, убедитесь в том, что они прошли, если где-то мелькнули.

Помните золотое правило – посмотрел, посмотрел и еще раз посмотрел. Только когда вы полностью убедились, что вам ничто, и никто не мешает сделать движение, начинайте перемещение. Если сдаете назад в некоторых случаях лучше включать аварийку. Во-первых, это сразу привлекает внимание и вас будет трудно не заметить, во-вторых, вы себе обеспечиваете дополнительную подсветку. В темное время суток это большой плюс.

Если вы недавно что-то чинили, меняли, чистили, не забудьте все вернуть на место сразу. Иначе можете что-то забыть или потерять – крышки, заглушки, хомуты, элементы, крепление и т.д. Стараюсь все мелочи – крышки, гайки, шайбы и т.д. не бросать где попало, а складывать в коробочку с крышкой. Несколько раз приходилось тратить много времени на поиски случайно упавшей в яму мелочи, закатившейся гайки и т.д.

Не допускайте, чтобы в машине было что-то не закреплено. В ней ничего не должно болтаться. Аккумулятор не должен елозить, его следует надежно закрепить, чтобы не шатался, все провода, трубки должны быть правильно установленными и надежно зафиксированными, гайки затянутыми.

Перед тем, как тронуться, посмотрите, закрыты ли все двери до конца. Если в машине дети, животные, заблокируйте двери.

Теперь о самом главном. Когда вы собираетесь ехать, при этом у вас нервное, взвинченное состояние, вы чем-то раздражены, огорчены и т.д., старайтесь себя успокоить. Отрегулируйте внутренний настрой. Сделайте несколько вдохов-выдохов, пройдитесь немного, не мешает пара физических упражнений, умойтесь, прочитайте в Интернете несколько анекдотов, смешных историй. Не стоит сразу садиться за руль в плохом настроении, в раздраженном состоянии. Можно посмотреть в Интернете мотивирующий ролик, послушать пару анекдотов и т.д.

Напряженное, скованное состояние не лучший помощник. Как показывает практика, водитель наиболее активно и адекватно управляет автомобилем, когда он находится в расслабленном, нейтральном состоянии. Когда человек спокоен и расслаблен, он быстрее и точнее реагирует на ситуацию. Излишняя напряженность, скованность не позволяют адекватно и долго водить машину. Учитесь гибко управлять собой, своим состоянием, настроением, эмоциональным фоном. Поначалу будет нелегко, но со временем вы научитесь управлять организмом, находить источник негативных мыслей и эмоций. Это важная наука.

Соблюдайте режим сна. Как успел убедиться, у многих людей имеется большая проблема со сном. Ложатся поздно – телевизор, Интернет, мобильник, друзья, болтовня, нервы на пределе и т.д. В итоге не выспались, утром состояние, как у «ежика в тумане». Разумеется, так и тянет уснуть за рулем. Второй момент – длительная езда и монотонная дорога. В любом случае, когда вас клонит ко сну, лучше съехать с дороги, встать в сторонке и поспать спокойно хотя бы полчаса. Это позволит вам быстро вернуться в норму, и вы будете чувствовать себя гораздо лучше. Также помните, что и другие водители могут засыпать за рулем. Наблюдайте за поведением других водителей хотя бы краем глаза, чтобы вовремя среагировать. Практика подтверждает, что лучше средство от сонливости это как ни странно сон. Ничего лучшего, чем просто поспать пока еще не придумали.

Основная формула безопасности – надо быть внимательным всегда и не торопиться никогда.

Помнится, был случай, когда ранним утром выезжал из придомовой территории. Справа и слева были припаркованы машины, обзор ограничен, я торопился. Привычно сел в кресло, немного прогрел машину и, хотел было тронуться с места. В этот момент справа выскочила девятка. Хорошо на этот раз не стал выскакивать слишком быстро, хотя любитель все делать быстро, торопыга тот еще. Водитель выехавшей машины был опытным, мгновенно затормозил. Он мне уступил, но я рукой показал, что подожду, так как стресс у меня был нешуточный. Во-первых, я, трогаясь, обязан был убедиться в полной безопасности, во-вторых, согласно ПДД я должен его пропустить, в-третьих испытал легкий шок, как представил, что могло произойти через секунду, мне надо было прийти в себя.

Осматривать вокруг все надо всегда и при этом предельно внимательно. Трогаться с места медленно, плавно, убеждаясь в полной безопасности. Всегда помните о том, что в любую секунду из-за угла, дерева, кустов и т.д. может выскочить человек, животное, велосипед, тележка, машина.

Еще один пример учит, что на дороге нужно быть внимательным и не торопиться. Это правило необходимо помнить всегда. Особенно, причем трижды внимательным надо быть, выезжая из-за угла, и особенно из придомовой территории. Казалось бы, да что там – каждый день выезжаем и все нор-

мально. К сожалению, неприятности могут случиться буквально на пустом месте.

Примеры из жизни учат доходчиво, такие случаи глубоко сидят в памяти и заставляют водителя быть крайне осторожным.

Вспомнился случай. Недавно шли по пешеходной дорожке. Из придомовой территории на главную, выезжал Ford Focus. Причем выезжал он медленно, но двигался. Ему из-за угла было не видно, так как там находилась мусорка, возле которой стоял немаленький Nissan X-Trail. За ними водителю Форда было невидно, кто едет, и он начал выдвигаться. В этот момент с ним столкнулся велосипедист. Парень на велосипеде вылетел на капот. Скорее всего, он сильно ударился коленом и не столь сильно лбом. В итоге никто особо не пострадал, но ситуация не из приятных: ушибы у велосипедиста, вмятина на Форде, не говоря уже о стрессе. Будь скорость у кого-то из них чуть выше, велосипедист перелетел бы через капот и ударился головой об асфальт, а там уже могли бы быть совершенно другие последствия. Чему учит этот пример? Всегда, там, где хоть ненадолго дорога не просматривается, нужно предполагать, что что-то или кто-то движется. Второй момент – водителю Форда надо было полностью остановиться, убедиться в том, что помех нет. Третий – велосипедист должен был ехать по противоположной стороне дороги, чтобы и его было видно водителям и ему.

Хочу сразу посоветовать – никогда не оставляйте, а луч-

ше вообще не храните документы в бардачке, в салоне автомобиля, в багажнике. Это опасная привычка. В случае угона вы лишитесь всех документов, вам сложно будет их восстановить, а для преступников это будет самый настоящий подарок.

Глава 4

Как ездить

На первый взгляд, кажется – да что там думать, это проще всего, крути руль и жми на газ. На деле же возникает столько всевозможных тонкостей, что предстоит еще многому учиться, старательно отрабатывать навыки.

Более-менее уверенное вождение пришло через шесть месяцев после того, как начал водить. Причем ездил каждый день, для меня это было принципиально. Поставил перед собой задачу – ежедневное вождение, несмотря на погоду и любые ограничения. Ездил утром, днем, вечером, по выходным. Не откладывал поездки даже в сильный ливень, снегопад, ветер. Так быстрее осваиваешься на дороге, скорее ко всему привыкаешь, и опыт набирается довольно уверенно.

Вроде все легко, понятно и просто. Но вскоре убеждаешься, что без определенного опыта даже прямо проехать по трассе не всегда оказывается просто, не говоря уже о других моментах. Бывает, что и с места тронуться не так просто.

Трогание на скользком покрытии заметно усложняет жизнь водителю. Покрытие с низким коэффициентом сцепления (лед, жидкая глина, изморозь на асфальте, масло и т. п.) заставляет колеса пробуксовывать. От машины можно ожидать что угодно – к примеру, она может резко изменить направление движения в сторону соседних автомобилей, препятствий или пешеходов. Опасно, если управляемые

колеса повернуты в сторону, вывернутые колеса тормозят автомобиль и еще больше способствуют пробуксовке.

При трогании важно определить нужные обороты двигателя. Если нажать на газ сильно, повысятся обороты коленвала, соответственно колеса начнут буксовать в момент отпущения сцепления.

Когда дорога скользкая, не допускайте пробуксовки колес при трогании. Нажимайте на газ плавно, и отпускайте педаль сцепления тоже плавно. Слушайте обороты двигателя, следите за показаниями тахометра. Начинайте движение при оборотах, минимально необходимых, чтобы тронуться плавно. Используйте задержку сцепления: не отпускайте педаль сцепления до конца, зафиксируйте ее наполовину нажатой в точке трогания. Колеса поставьте прямо, если надо, выйдите из машины и проверьте.

После дождя грунтовая дорога становится скользкой. Машина часто буксует, придется ее вытаскивать. Управляя машиной с приводом на передние колеса, используйте двойное выжимание сцепления. Отпустив педаль в первый раз – включив сцепление, вы разгрузите передние колеса. Включив сцепление повторно тогда, когда машина на элементах подвески качнется вперед, вы подадите на колеса тягу.

Если дорога скользкая, рекомендуется сделать следующее:

– трогайтесь с места на второй или даже на третьей передаче, чтобы снизить начальную тягу;

– затягивайте стояночный тормоз до половины, чтобы уменьшить вращательный импульс, который передается на ведущие колеса;

– в момент трогания несколько раз осторожно и плавно включите сцепление при постоянных оборотах двигателя;

– попробуйте тронуться на падающих оборотах двигателя, поднимите показания до 1500-2000 об/мин и одновременно (плавно) отпустите педали сцепления и газа.

Некоторые современные автомобили комплектуются автоматикой, которая облегчает процесс управления на неустойчивых покрытиях. Она помогает трогаться на песке, снегу, льду и т.п.

Обязательно изучите инструкцию по эксплуатации и потренируйтесь, включайте электронные системы в различных комбинациях.

С самого начала не находите за рулем продолжительное время. Нарращивайте его постепенно. Сразу ездить часа два и более утомительно, поэтому начинайте с небольших по времени поездок. Делайте между ними паузы.

В первое время старайтесь не отвлекаться. Никаких разговоров по мобильному телефону, позже перезвоните. Также в первое время рекомендуется не включать музыку громко, это сильно отвлекает и снижает концентрацию внимания. Многим сложно разговаривать и управлять машиной, когда из динамиков на водителя обрушиваются децибелы. У каждого человека свои особенности. Для кого-то даже негром-

кая музыка может стать отвлекающим фактором, как моему знакомому, который полгода с момента получения прав не включал магнитола. В автошколе мы с инструктором обсуждали самые разные темы, и как-то с первых часов привык к разговору во время вождения и негромкой музыке, и это совершенно не отвлекало. Для меня музыка является практически постоянным фоном – всю жизнь, если есть возможность, слушаю музыку. Когда работаю за компьютером, когда хожу, или куда-то еду. Заметил, что слишком энергичная, напряженная музыка способствует непроизвольному повышению скорости и более агрессивной манере езды. Большая громкость также сбивает с толку.

Старайтесь не ездить, если вам нездоровится, если что-то с организмом не так, а также в сильно уставшем и особенно сонливом состоянии. Кроме того, длительная и напряженная езда, поездки в сложных условиях приводят к раздражительности, нервозности. Это соответственно приводит к плохому самочувствию, снижению внимательности и реакции. Если есть возможность, обязательно немного отдохните. Пройдитесь на свежем воздухе, сделайте разминку и т.д. Вдобавок замкнутое пространство и продолжительное сидение способствуют потере энергии.

Отдельно хочется сказать про спиртное. Даже небольшое количество алкоголя может спровоцировать весьма неприятную ситуацию. Поэтому не стоит садиться за руль даже после половины бокала. Некоторые лекарственные препараты вы-

зывают сонливость, вялость. И в этом случае также не стоит водить машину.

После компьютерного руля самое сложное было держать его неподвижно и не метаться из стороны в сторону. За компьютером привык крутить руль резко и постоянно, но в реальной жизни это может обернуться опасностями. Инструктор мне постоянно делал замечание – не крутить руль так сильно, зачем вы его крутите, когда надо держать неподвижно. А у меня руки сами так и вертели его влево-вправо. Отучить себя от этой привычки я смог только через год. Это может быть особенно опасным, когда едешь близко от разделительных элементов, бетонных блоков и прочих конструктивных элементов, а также в узких пролетах, когда машины идут плотным потоком. Здесь нужна выдержка, самообладание и концентрация внимания. Как говорил Карлсон, спокойствие и только спокойствие. Для опытных водителей это элементарная задача – держи руль крепче и дави на газ, но новичков так и тянет метнуться, притереться, не вписаться и т.д. При этом постоянно следите за поверхностью дороги – могут встретиться ямы, могут валяться камни, элементы ограждений и прочие случайные предметы.

Еще мне было сложно привыкнуть к большой скорости, постоянно так и тянуло замедлить движение. Преодолеl себе скоростной рубеж довольно просто. Поехали мы с приятелем на старую заброшенную взлетную полосу. Там он меня заставлял сильно разгоняться и резко тормозить. После

нескольких таких занятий страх перед скоростью был преодолен. Научился чувствовать машину на скорости.

Справедливости ради стоит сказать, что мне не сразу удалось привыкнуть к большой скорости – более 90 км/ч, все время казалось, что не справлюсь. Хотя во время учебы инструктор постоянно меня ругал за превышение скорости в городе – я часто увеличивал скорость под семьдесят. Неприятное ощущение, что сейчас опять начнутся воспитательные речи инструктора засели глубоко. Для себя твердо усвоил – в городе придерживаться 60 км/ч.

Уметь ездить быстро нужно, постарайтесь научиться ездить быстро и уверенно, чтобы на скорости 90 – 130 км/ч чувствовать себя комфортно. Ситуации разные бывают, в некоторых случаях не стоит медлить. Вдобавок, плестись по трассе со скоростью 40 км/ч явно не стоит. Тем самым вы создадите ощутимые неудобства другим водителям.

После того, как на заброшенной взлетной полосе более-менее привык к сравнительно большой скорости и перестал испытывать страх, я стал отрабатывать езду на более высоких скоростях уже на дорогах. Когда машин вокруг было мало, учился разгоняться до 140-150 км/ч. Понятно, что на дорогах общего пользования действуют ограничения – 90, 110 или 130 км/ч. Но умение ездить быстро и уверенно вам пригодится.

Не так уж легко давались перестроения. Как-то с самого начала у меня с этим вопросом не заладилось. Инструктор и

друзья меня ругали за то, что перестраиваюсь слишком резко и малым углом. Со временем научился перестраиваться аккуратно, не мешая другим участникам движения, без резких выкручиваний руля. Далось мне это не так просто, пришлось себя пересиливать.

Важно выбрать именно ту скорость, при которой вы гарантированно справитесь с вождением, не превысить планку, за которой вы будете чувствовать себя на грани, оставляя вероятность ошибок. Этот порог нужно прочувствовать. Если видите, что покрытие скользкое, дорога плохая, видимость ограниченная, на дороге постоянно возникают препятствия, обязательно сбавьте скорость. Постарайтесь сложный участок дороги проехать медленнее. Это лучше, чем остановиться надолго из-за проблем.

Лучше всего помогает преодолеть страх перед вождением каждодневная практика. Так вы довольно быстро наберетесь опыта, будете чувствовать машину, дорогу. Некоторые водители оставляют машину на зиму в гараже. Разумеется, зима накладывает свои ограничения – управлять автомобилем все же сложнее, также нужно постоянно чистить автомобиль от снега и т.д. Такие водители весной с трудом садятся за руль, навыки ослабевают, и поначалу теряется уверенность. Кто-то не ездит вечером, ночью, боясь темноты, кто-то видит хуже при наступлении сумерек. Так получилось, что езду в темное время суток в автошколе мне не пришлось освоить, все занятия проходили днем. Вождение в ве-

чернее и ночное время освоил самостоятельно. Так как свет в моей машине, как говорится, оставлял желать лучшего, надо было что-то придумать. Использовать дальний свет получается далеко не всегда, незачем слепить водителей встречных и впередиидущих машин. Нашел выход из положения. Вместо противотуманных фар у меня стоял муляж. Заказал ПТФ и установил. Противотуманки позволили лучше освещать дорогу, особенно обочину, хорошо рассеивая свет по бокам. Также установил заднюю противотуманную фару. Ее свет заметно помогает, когда приходится сдавать назад. Задний ПТФ включаю при сильном снегопаде, метели.

Уважайте других водителей и пешеходов. На пешеходных переходах будьте особенно внимательными. Кто-то может идти в наушниках, уткнувшись в мобильный телефон и ничего не замечать вокруг, пребывая в виртуальном мире. Кто-то может находиться в состоянии алкогольного опьянения, кто-то не в себе и т.д. Также у пешехода может случайно сломаться каблук, оторваться застежка, подвернуться нога, он может выронить ношу и т.д. Маленькие дети могут упасть, коляска застрять. Ребенок может буквально выскочить на проезжую часть.

Перед пешеходным переходом всегда необходимо сбавлять скорость, даже если никто не собирается переходить. Маленький ребенок может резко выбежать на проезжую часть за покотившимся мячом, есть большой риск, также и на самокате, велосипеде или за ними.

Поверьте, такое случается и лучше не рисковать, ведь можно не успеть затормозить.

Лежачие полицейские. Переехать лежачего полицейского? Да что там сложного, скажут многие. Как учили в автошколе, надо притормозить и плавно проехать через возвышение. Сам частенько переезжал на сравнительно большой скорости, подскакивая. Когда на лежачем полицейском у меня лопнула шина, отношение к этому препятствию у меня изменилось в корне.

Как же все-таки правильно переехать, чтобы минимизировать последствия? Скорость и еще раз скорость – не превышайте!

Самое первое – вовремя нужно заметить знак. Звучит странно, но случается и так, что водитель не замечает знак искусственной неровности. Он может отвлечься, не обратить внимания, не разглядеть за проезжающим грузовиком, вообще за знаками не следить и т.д. Как следствие, машина хорошенько подскакивает. Увидев знак, ограничивающий скорость до 40, встречается и 20 км/ч, нужно плавно сбросить скорость. Есть водители, которые считают, что лежачего полицейского стоит проходить на большой скорости, 40, 60 и даже 80 км/ч. Им кажется, что так машине «достанется» меньше. Но на деле это не так. На большой скорости возрастает нагрузка на сайлентблоки, рычаги подвески. При таких ударных нагрузках срок эксплуатации заметно сокращается. Новые машины выдерживают такие нагрузки лучше, чем ав-

томобили, которые проездили много лет.

Если у вас не новая машина, то «пролет» на скорости через полицейские быстро заставит обратиться в сервис.

Если высота лежачего полицейского выше профиля крыши, при высокой скорости вы рискуете повредить крышу, еще можно сломать легкосплавный диск. Проезжайте искусственные неровности на скорости, не большей, чем она указана на знаке.

Сами лежачие полицейские могут быть изготовлены с нарушением всех норм. Пролететь на скорости над таким препятствием может оказаться совсем небезопасно. Даже полная остановка все равно приводит к ощутимому подкакиванию.

Экстренно тормозить перед искусственной неровностью вредно. Частое явление, когда «лежачий полицейский» незаметен. Причин здесь может быть много. В зимнее время разметку не видно, знаки часто тоже «прячутся». Соответственно и искусственная неровность появляется неожиданно. Водитель жмет на тормоз, колеса блокируются. Автомобиль испытывает приличный удар, так как вес автомобиля смещается вперед, нос приседает, корма поднимается. Передние амортизаторы вырабатывают ход штока и принимают удар в сжатом виде. Влияет отрицательное ускорение, усиливающее вес. В итоге, подвеска машины не отрабатывает неровность, передавая энергию удара в отбойник и на кузов. При таком развитии событий помимо сайлентблоков страда-

ют еще и опорные подшипники, а также амортизаторы.

Перед «лежачим полицейским» полностью отпустите тормоз, чтобы машина выправила амортизаторы. Проезжать искусственную неровность необходимо поступательно, без торможения.

Подскок багажника с вещами случается и нередко.

Однако торможение все же бывает полезно в некоторых ситуациях. Если в багажнике перевозите хрупкий груз, заднюю ось следует «придавить» легким касанием педали тормоза. Делается это, когда передние колеса уже проскочили неровность, а задние еще не заехали на нее. Торможение помогает перенести вес машины вперед и разгрузить амортизаторы сзади, а также не дать корме подскочить. Так задняя подвеска встретит удар во всеоружии, погасит энергию, насколько позволяет ее конструкция. Правда, чтобы научиться приподнимать корму на «лежачем полицейском» нужен навык.

Стоит ли проезжать наискосок?

Часто при проезде искусственных неровностей водители стараются проехать наискосок. Так колеса поднимаются на неровность по пологой траектории. Машина совершает четыре пологих переката и не допускает ударов даже на высокой скорости. Однако здесь можно устроить аварию. При резком маневре можно задеть другой автомобиль, водитель которого пытается совершить обгон и не рассчитывает, что машина впереди вдруг дернется в сторону. Еще можно коле-

сом задеть бордюр, повредив диск.

Многие водители предпочитают переезжать их наискосок. Однако на практике особого смысла в подобном маневре нет. При движении под углом реальный угол отклонения автомобиля от прямой может составить от силы десятков градусов. Подвеске от этого легче не станет, а вот кузов подвергнется дополнительному скручиванию.

Что если наезжать одним колесом?

Лежащий полицейский может быть разобран, поврежден – то есть от него останется только половина. В итоге одно колесо наезжает на препятствие, нагрузка на это колесо многократно возрастает. Подвеска вынуждена отрабатывать импульс удара только одной стороной, отчего детали подвески выходят из строя быстрее. Не стоит «освобождать» одно колесо, лучше, чтобы все колеса прошли, при этом на малой скорости.

Выбирайте оптимальную дистанцию, лучше с некоторым запасом. Хотя бы метров семнадцать. Все зависит от вашей скорости, состояния дороги, погодных условий и т.д. Многие водители любят кучковаться. Пустая дорога и несколько водителей едут друг за другом, будто колонна идет. Старайтесь так не делать, отрывайтесь от кучки и не ездуйте за группой водителей.

Становиться вплотную к впереди стоящей машине не стоит. Кроме того, бывают случаи, когда вам понадобится объехать ее, развернуться и поехать в обратном направлении, а

у вас не окажется места для маневра. На трассе из-под колес может лететь грязь, камушки, шипы от колес, сыпать груз, который перевозит большой автомобиль. Еще бывает так, что впереди стоящая машина вдруг начинает сдавать назад, пытается развернуться, кому-то уступить и т.д. Если расстояние впритык, обязательно сигнальте, не стесняйтесь.

Следите за расстоянием до впереди идущего автомобиля – постоянно контролируйте дистанцию. Для начинающего это бывает утомительно, когда долгое время находится за рулем. Это должно не только войти в привычку, но и стать автоматическим рефлексом. Всегда оставляйте дистанцию с некоторым запасом, чуть больше, чем оставляет большинство водителей. Нельзя быть самонадеянным и приближаться впритык. Почему? Иногда и десять сантиметров это настоящее спасение, ведь ситуация постоянно меняется, а нередко и неожиданно быстро. Об этом надо помнить каждую секунду и все время держать в голове – дистанция и еще раз дистанция. Пусть у вас будет двойной запас расстояния, чем вы будете держаться впритык. Не переключайте передачи вниз в непосредственной близости от впереди идущей машины. При выключенном сцеплении ваша машина быстро наберет скорость, снизить ее можно не успеть.

Вот несколько причин, чтобы держать немного большую дистанцию. Часто водитель отвлекается, особенно неопытный. Смотрит по сторонам, разговаривает, заглядывает в телефон и т.д. В итоге отвлеклись и есть риск в кого-то не ожи-

данно въехать. Если есть большая дистанция, можно еще успеть вовремя переключить внимание, принять меры. Вторая, тоже достаточно распространенная причина – впереди стоящая машина внезапно останавливается. Пропускает пешехода, поворачивающую машину и пр. Часто нерадивые водители «догоняют» внезапно притормозившую машину. Нередко основная причина столкновения это повышенная скорость.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.