

назад. И после этого, если необходимо, еще подтянуть цепь.

Процесс демонтажа сам по себе несложен, но если хотите и тут остаться чистыми, надо учесть несколько важных моментов. Удобнее всего расстегивать внутренний замок, когда он находится в передней части колеса, а само колесо максимально вывернуто наружу. С задними колесами чуть сложнее – там внутренний замок должен быть наверху. Ориентиром положения внутреннего замка на цепях RUD служит положение замка внешнего. Они располагаются строго противоположно. Так что проезжаем так, чтобы синий замок оказался на задней стороне колеса (для передних) или на нижней (для задних), затем расстегиваем внешние запоры и вытягиваем за внешний участок цепи замок стального троса. Легкое движение – и колесо освобождено. Вроде все просто, но надо понимать, что чудес не бывает, и после поездок по грязи, особенно по густой размокшей глине, колеса, а соответственно, и цепи будут заляпаны комьями грунта. Но грязь легко удалится после встряхивания цепей. В особо запущенных случаях можно воспользоваться водой из бутылки.

НАДЕЖНАЯ МАТЕРИЯ

После снятия цепи укладываются в тканевый чемоданчик. И здесь важны оба слова. Чемоданчик не даст оставшейся на цепях грязи запачкать салон или багажник, а ткань в данном случае является преимуществом перед традиционно используемым для цепных чехлов пластиком. Пластмасса – материал капризный. Даже в теплое время года упаковка из пластика не любит физического воздействия: ударов, падений, сильных изгибов. На морозе эта нелюбовь усиливается. А ткань в любое время года податлива и неприхотлива, так что за сохранность чемоданчика можно не беспокоиться.

Что касается эффективности цепей в грязи. Тут главное – не допускать проворачивания колеса. То есть двигаться «в натяг», очень аккуратно регулируя подачу газа. Цепи нивелируют замыливание протектора, обеспечивая сцепле-



Цепи противоскольжения повышают проходимость существенно – не зря они запрещены на внедорожных соревнованиях

ние и возможность двигаться вперед, но при перегазовке цепь превращается из упора в лопату, которая моментально прокопает яму и автомобиль усядется на днище. В этом случае, если у вас есть соответствующее оборудование, придется превращаться в «джипера» со всеми вытекающими отсюда последствиями. Оптимальное использование цепей на слегка размокшем

грунте, под слоем которого есть твердая опора или при форсировании луж со скользким дном. А если вам предстоит преодолеть участок с почвой, близкой к болотистой, то цепи будут даже вредны: вместо того, чтобы цепляться за мокрую жижу, они будут ее прокапывать, зарывая автомобиль все глубже, но не продвигая его вперед.

ремни



ОПОЯСЫВАЮЩИЙ... ПЛАСТИК

Колесные ремни разрабатывались для неэкстремального использования, причем особое внимание уделялось простоте монтажа/демонтажа. Как говорят сами производители, это оптимальное средство для городских жителей, которым изредка надо повысить проходимость своего автомобиля. Что же, проверим.

Сначала посмотрим, насколько удобен процесс «перепоясывания» протектора. Ремни, в отличие от цепей, универсальны и не привязаны к определенному размеру колеса, что, несомненно, является преимуществом. С другой стороны, если у вас тормозной суппорт расположен близко к колесному диску, ремни использовать не получится. У большинства моделей машин расстояние это достаточно большое, но все равно, прежде чем принять решение о покупке, проверьте его.

Надеть ремни на колеса, не испачкавшись, несложно. Единственное «но» – у автомобиля должна быть небольшая свобода движения: надел по одному ремню на каждое колесо, проехал чуть вперед или назад, надел следующее. И так, пока не установите весь комплект, равномерно распределив его по всей поверхности протектора.