

Скованные одной цепью...

Константин Купцов

Подходит к концу так нелюбимый многими нашими автомобилистами зимний сезон. Конечно, сейчас уже немногие “консервируют” на зиму свои автомобили, но все же на бездорожье большинство наших любителей природы выбираются лишь в теплое время года.

Сегодня мы поговорим о дополнительном техническом снаряжении, которое желательно иметь в машине любому водителю – покорителю сурового российского внедорожья.

Н

ачнем с таких полезных, но, к сожалению, не очень

популярных автомобильных аксессуаров, как цепи противоскольжения. Цепи не просто зимнее приспособление – они прекрасно помогают автомобилистам преодолевать участки с вязкой грязью, илом и глиной в любое время года. Интересно отметить, что в Европе, где и дороги куда лучше наших, а бездорожья, казалось бы, совсем не осталось, такие цепи лежат в багажнике, наряду с запасным колесом, более чем у половины автолюбителей.

Официальная версия истории создания таких цепей следующая. Группа лыжников в Швейцарских Альпах отправилась в горы на машине и застряла. После продолжительных и мучительных попыток спасти автомобиль кто-то предложил намотать на колеса цепи от конного экипажа, и машина без проблем

выехала из снежного плена. Насколько эта история соответствует действительности, сказать сейчас сложно, но уже во время Первой мировой войны военные водители возили с собой изготовленные промышленным способом комплекты цепей на колеса. С тех пор цепи разных конструкций изготавливают на заказ и серийно на предприятиях и у нас, и за рубежом. К сожалению, многие наши водители (даже съезжающие с асфальта) считают, что такие цепи вещь необязательная. Намного лучше иметь большой полноприводной автомобиль, правильные шины, и все дороги – ваши! Конечно, и грамотная внедорожная резина, и мощный полноприводник – вещи

замечательные, но отнюдь не панацея от застревания на бездорожье и не совсем подходящие для ежедневных поездок по городу. Намного проще, дешевле и функциональнее использовать в сложных местах такие цепи, которые иногда повышают проходимость машины в 5-6 раз! Есть даже такая народная шутка: на цепях “Жигули” по проходимости становятся “Нивой”, “Нива” на цепях – УАЗом, а УАЗ на цепях почти превращается в трактор. Наверное, в Японии подобные шутки есть про “Сузуки”, “Паджеры” и “Лэнд Кру-



зеры". На наш взгляд, самое оптимальное сочетание – это правильная резина и наличие цепей. Наверняка многие из противников цепей не очень часто покидают на машинах асфальтовое



покрытие. А если и покидают, то исключительно ленивы и безруки, так как им лень потратить 15-20 минут на надевание цепей или у них это просто с тру-

дом получается, или (как вариант) они любят полдня ждать трактор, который их вытащит, зато будет о чем потом долго вспоминать и рассказывать.

Какой же основной принцип действия цепей? Зимой и в начале весны на замерзшем твердом основании снежной дороги сверху находится слой подтаявшего, липкого снега. Даже самые “зубастые” колеса проваливаются в него до твердого основания и держат сцепление с дорогой ровно до того момента, пока щели между зубьями протектора не забьются снегом и резина не станет совершенно гладкой и скользкой. А если еще под этим снегом вы прокопаетесь до непромерзшей земли, то она быстро под колесами смешается со снегом и будет действовать как масло. В то время как цепи, у которых промежутки между перемычками достигают 30 см, грязью забиться не могут! С такими приспособлениями ни грязь, ни снег не страшны!

Весной же представьте себе грунтовую дорогу, которая разбухла после дождей, и вы – заядлый рыбак пробираетесь по илистому дну водоема. На таких участках может быть твердое основание (дно), над которым сверху вязкость грязи постепенно уменьшается, иногда верхний слой бывает совсем жидким. Ваша резина продавливает верхние слои и едет по твердому дну. Протектор при этом, как и зимой, забивается полужидкой или почти твердой грязью и становится гладким и неработающим! К тому же колеса сверху будут тщательно смазаны жидкой грязью из верхних слоев грунта. Ни о каком сцеплении с дорогой речи уже не идет. А как мы уже говорили, промежутки между перемычками цепи ничем и никогда забиться не смогут. Колесо вдавливает эти перемычки в твердый придонный слой, тем самым обеспечивая хорошее сцепление с почвой и полную управляемость машины. Даже цепи только на двух передних колесах в три-четыре раза увеличивают проходимость автомобиля.

Цепи различаются по конструкции, назначению, а соответственно по размеру звеньев и материалу, из которого изготовлены. При выборе цепей для машины следует помнить, что чем крупнее звенья цепи, тем выше проходимость машины по грязи и глубокому снегу, чем они мельче, тем устойчивее и увереннее ведет себя резина на обледенелом покрытии.

Цепи делают из оцинкованной стали, из простой стали без покрытия, из алюминиевых сплавов и даже иногда из некоторых видов пластика. Бывают цепи из специальных эластичных материалов, которые напоминают бандажи или резиновые жгуты от спортивного эспандера. Это компромиссный вариант – такие пластиковые приспособления не способны деформировать резину, с

просто покупают пластмассовые чехоманчики. Зато цена отечественных цепей значительно ниже, чем импортных (в среднем 1000 рублей), а качество вполне подходит для нашего внедорожья.

Из цепей зарубежного производства у нас можно купить китайские, итальянские, тайваньские, швейцарские и шведские. Такие цепи будут уже дороже, на прилавке они выглядят значительно привлекательнее наших, вместо полотняных мешочков они упакованы в специальные чехоманчики или жесткие чехлы. Но этим их преимущества и ограничиваются. У иностранных цепей часто встречаются технические недоработки: например, вместо боковых цепей используются стальные тросы в пластиковой оплетке. Сами тросы и перемычки, как правило, качественные, но оплетка слабовата. Тестирование китайских цепей показало, что при испытании на жестком мерзлом грунте, как только колеса машины стали пробуксовывать, оплетка цепи смялась и перемычки скомкались около замка. К тому же иностранные производители часто не рассчитывают на наши морозы и делают замок цепи из пластмассы, которая при морозе ломается, особенно под нагрузкой. Еще у иностранных цепей звенья изготавливают из квадратного или круглого в сечении прутка диаметром 3-3,5 мм – они не очень большие по размерам и хороши только для гололеда или плотного укатанного снега. А для весенних распутиц и раскисших проселочных дорог намного лучше цепи с крупными звеньями.

Если у вас машина с приводом на одну ось, то можно сэкономить и купить всего две цепи, надевая их на передние и иногда на ведущие колеса. А если автомобиль полноприводной, то следует надевать цепи на все четыре колеса. Во время движения вы вряд ли ощутите разницу между цепями “лесенкой” или “сотой”, а вот когда будете выезжать из колеи или из оврага, то почувствуете преимущество “сот”. Все вышеперечисленные цепи помогут преодолеть участки определенной длины, и не больше. То есть они подходят для короткой труднопроходимой дороги. Для дальних поездок существуют итальянские конструкции с регулируемым натяжением цепи, с ними можно развивать скорость до 40 км/ч. Цепи на передних колесах полноприводной машины позволяют свободное маневрировать при выходе из укатанной в снегу колеи. Как известно, в обычных условиях такой маневр с первого раза удается не всегда.

А теперь поговорим об особенностях вождения “оцепленной” машины, чего не надо бояться и на что следует обратить внимание. Садясь за руль машины с цепями, нужно быть готовым к непривычным ощущениям – усиливается шум в ходе-

Рекомендуется надевать и снимать цепи только в автомобильных перчатках, возить с собой много больших и прочных пакетов, куда можно сложить грязные цепи (некоторые используют для этой цели пластиковое ведро).

Даже если у вас иностранные цепи с красивым чехоманчиком, то не все-

Небольшая инструкция по надеванию цепей и технике безопасности

1. Расстелить перед колесами автомобиля цепи ровно вдоль оси движения. Замки направить вперед и расположить наружу, так чтобы крючок был с внутренней стороны. Расправить аккуратно “беговые дорожки”. Процесс для передней и задней оси идентичны. Последовательность (передняя или задняя ось) – не важна. Одевать следует сначала два колеса, допустим, передней оси, затем два колеса задней.
 2. Заехать колесами на цепи, остановившись в 20-30 см от конца цепи. Завести большую часть цепи на колесо. Зацепить крючок с внутренней стороны.
 3. Затем, расправив все звенья на колесе, за-
- сти и зацепить замок. Затем необходимо застегивать на максимально дальнее от него звено. При затруднениях можно использовать плоскую отвертку. Когда все цепи надеты и замки застегнуты, полезно проехать 5-10 м. После чего попробовать еще переместить замок на одно звено (относится к “зубастой” резине, где такими действиями можно добиться равномерного распределения звеньев цепи между лапками резины).
- Ну и напоследок про технику безопасности при использовании цепями зимой и летом. Имейте в виду, что езда с цепями существенно нарушает балансировку колес, поэтому скорость ни в каком случае не должна превышать 50 км/ч. Не рекомендуется ездить с цепями по твердому покрытию, так как железные (стальные) цепи могут порвать резину, а если цепи из пластика или алюминия, то они повредятся сами. Помните, что, если вы с цепями “уселись на брюхо”, цепи моментально, как фрезой, прорезают под колесами глубокие ямы, и будет очень сложно покинуть эту ловушку. Будьте осторожнее с пластиковыми цепями – на более плотном грунте или на льду они могут порваться. Будьте внимательнее при снятии цепей – внутреннее фиксирующее кольцо довольно легко проскальзывает под суппорт тормоза и вытащить его оттуда затруднительно.

гда в поле будет возможность красиво и аккуратно их в нем уложить. Лучше сначала их вымыть,

просушить, а потом уже чистыми и сухими упаковать в модный чехоманчик. Некоторые производители для лучшей сохранности цепей рекомендуют обработать их консервантом.

Надеемся, вы оцените пользу от использования цепей, и они займут свое постоянное место в багажнике вашего автомобиля.

Все для вашего автомобиля
Приглашаем вас посетить наш сайт www.nivashop.ru
Тел.: (095) 514-57-72, 772-08-22

