

RENAULT KAPTUR ЛОМАЕТ СТЕРЕОТИПЫ

9 771727 829007 16012



12 (158) ДЕКАБРЬ 2016

НАЦИОНАЛЬНЫЙ ВНЕДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

4x4 ПОЛНЫЙ ПРИВОД

WWW.4X4PRIVOD.RU

**НАС
ПРИДЕТСЯ
ПРИНЯТЬ
ВО ВНИМАНИЕ!**



В НОМЕРЕ:

**AFRICA ECO RACE:
ПРЕДСТАРТОВЫЕ ИНТЕРВЬЮ
С РОССИЙСКИМИ ГОНЩИКАМИ
ТЕСТИРУЕМ УСТРОЙСТВО
ДЛЯ ЗАПУСКА ДВИГАТЕЛЯ
С РАЗРЯЖЕННОЙ АКБ**



**МУТИРОВАЛ, НО
СОХРАНИЛ ХАРАКТЕР**

ОБНОВЛЕННЫЙ BMW X1



БОЛЬШАЯ ГОНКА ВЕЗДЕХОДОВ



ПО АЗИИ ВМЕСТЕ С АМАРОК



СУПЕРТЮНИНГ ПО-ПОЛЬСКИ

Торговая марка BERKUT
представляет новую
юбилейную линейку продукции

SPECIALIST



Реклама. Товар сертифицирован.



сделайте заказ на сайте:
www.berkut-compressor.ru

ОФИЦИАЛЬНЫЙ ДИСТРИБЬЮТОР КОМПАНИЯ ООО "ТАНИ", +7(495)710-0778, 710-0782, www.tany.ru



внедорожник
года 2016

ПРИЗОВОЙ СПОНСОР



ВСТРЕЧАЯ ЗИМУ

Первые зимние дни зачастую превращают наши дороги, даже улицы столицы, в настоящий полигон для автомобилей. И мы к зиме готовимся, переобуваемся в соответствующую резину например. Чаше раскошеляемся за проезд по платным дорогам, справедливо полагая, что уж на них-то зиму встретили во всеоружии, дали ее напастям мощный отпор. Однако, оказавшись на платном обходе Вышнего Волочка, я был неприятно удивлен: трасса расчищена плохо, зоны отдыха занесены снегом так, что к симпатичным столикам под навесами не подобраться. И недавний снегопад такой подход к делу нисколько не извиняет! За что платим-то?! За то, что на электронных табло над трассой зажигают знаки ограничения скорости в 70 км/ч? Хорошенькая автомагистраль! Понятно, что со временем трассу приведут в порядок, но получается, что деньги с нас берут исправно и в полном объеме независимо от ее реального состояния. Несправедливо: я за услугу заплатил, а услуга толком не предоставлена. А еще дорогой до Питера ругал я последними словами дорожников, поливающих трассу противогололедным реагентом. Возможно, сцепление шин с асфальтом становится лучше (хотя это совсем не факт!), но кто-нибудь задумывался над тем, насколько страдает безопасность движения из-за того, что на стекла автомобилей постоянно летит грязь, ухудшая видимость? Все время приходится пользоваться омывателем и «дворниками». Может, лучше просто песочком посыпать, а не разводить на дороге болото? Во всяком случае, могу сказать уверенно: как только попадал на необработанные участки дороги, ехать сразу становилось существенно легче. В общем, как ни крути, а пришла зима, со всеми сопутствующими ей проблемами для автомобилистов. Будьте осторожны на дорогах!



Главный редактор
Андрей ФАРОБИН

16



НОВОСТИ 4X4

04 ГАРАНТИЯ НА UAZ PATRIOT РАСШИРЯЕТСЯ И ДРУГИЕ СЕНСАЦИИ МЕСЯЦА

НА ЗЛОБУ ДНЯ

08 НАС ПРИДЕТСЯ ПРИНЯТЬ ВО ВНИМАНИЕ ВЕСТИ О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НАС РОССИИ

СОБЫТИЕ

10 21-Я, ОПТИМИСТИЧЕСКАЯ НАШ ОБЗОР ВЫСТАВКИ «ОХОТА. РЫБАЛКА – 2016»

ТЕСТ НА ДРАЙВ

16 ВНЕДОРОЖНЫЙ ХИПСТЕР RENAULT KAPTUR РАЗРУШАЕТ СТЕРЕОТИПЫ
24 СОХРАНЯЯ ВЕКТОР ОБНОВЛЕННЫЙ BMW X1



48

ТЮНИНГ

32 ВЕДЬМАК, ИЛИ ДЕМОНИЧЕСКИЙ НЕМІ ЯРКИЙ ШОУ-КАР ИЗ ПОЛЬШИ

СПОРТ

38 КОНТРОЛЬНЫЕ СБОРЫ В МАРОККО ХРОНИКА OILIBYA RALLY OF MOROCCO
48 «АФРИКА»: ЭКА РЕЙС! ПРЕДСТАВЛЕНИЕ УЧАСТНИКОВ «АФРИКИ ЭКО РЕЙС»

90



54 ЧТО БЫЛО И ЧТО БУДЕТ ТРОФИ-РЕЙДЫ РОССИИ: ИТОГИ И ПЛАНЫ

60 ПЕРВАЯ ГОНКА РЕПОРТАЖ С «ВЕЗДЕХОД-ТРОФИ 2016»

МОТО

68 ОТ МОРЯ К НЕБУ НАШ АВТОР НА ГОНКЕ RED BULL В ТУРЦИИ

АКСЕССУАРЫ

74 РЕАНИМАТОР «ПУСКАЧ» BERKUT SPECIALIST JSC-450

РЕЙД 4X4

80 НАЧАЛО БОЛЬШОГО ПУТИ ТРАНСАЗИАТСКАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ АМАРОК, I ЭТАП

68



98



90 БЕГ ПО «КРЫШЕ» ТРАНСАЗИАТСКАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ АМАРОК, III ЭТАП

ПУТЕШЕСТВИЕ

98 ТЕПЛЫЙ БАЙКАЛ ОТ МОСКВЫ ДО ОЛЬХОНА

КЛУБНАЯ ЖИЗНЬ

108 ЖЕЛЕЗНЫЕ ЛЮДИ, ИЛИ ИМЕНИНЫ «ПЧ» «ПОЛНАЯ ЧУХЛОМА 2016» ГЛАЗАМИ МОТОЦИКЛИСТА

114 БУДУЩЕЕ В ПРОШЛОМ НЕОБЫЧНЫЕ ПОКАТУШКИ КЛУБА «УАЗ ПАТРИОТ»

ДВИГАТЕЛЬ ПРОГРЕССА

124 МАГАЗИН 4X4

125 АВТОСАЛОН



ЛИСЬИМИ ТРОПАМИ

В Калужской области состоялась «Охота на лис». Мероприятие ведет свою историю с 2002 года, и вот уже десять лет, как его традиции почти незыблемы. «Охота» славится тем, что в двенадцать часов упаковано сразу два крупных развлечения: участникам предлагается сначала выехать на трассу часа на четыре (это уж у кого как получится!), а, вернувшись к вечеру на базу отдыха, насладиться праздничным ужином и ярким концертом, в перерывах которого проводится награждение победителей и розыгрыш главного приза.

Само же ориентирование участники давно окрестили ездой «по пачке “Беломора”». На схематичной карте прорисованы треки, где могут притаиться «лисы» – яркие изображения пушного зверька, закрепленные на деревьях. Расселяет «лис» по лесу Станислав Хорошаев, руководитель гонки и весьма авторитетный мастер в подготовке трасс внедорожных соревнований. В этом году Стас не стал усиленно топить участников в болотах, выбрал трассу практически в чистом поле,

с перелесками и небольшой речкой. Но в этом и была иезуитская хитрость! Довольные участники на скорости проскакивали мимо «лис», висевших буквально у них перед носом. А если и замечали их, то чтобы подъехать к «лисе», сделать отметку в карте и благополучно уехать, надо было хорошенько подумать. А некоторым – и размотать лебедку. В качестве «изюминки» была и «живая лиса». В этой роли обычно выступает квадроцикл, которого участники должны не только обнаружить, но и правильно «загнать в нору».

«Легкость» трассы действительно оказалась обманчивой. Все любители бездорожья получили свою порцию адреналина и приключений. Довольные «охотники» вернулись в лагерь засветло, и эвакуация никому не потребовалась. Вечер на «Охоте на лис» – самый разгар действия! Все собираются на банкет с концертом первоклассных кавер-групп, играющих настоящий рок-н-ролл. В этом году команда Jasper Lee, ставшая уже

музыкальным талисманом «Охоты», удивила новым солистом. Потрясающий вокал и харизма Чака Реджистера и профессионализм музыкантов с первой же композиции влюбили в себя участников мероприятия. Первоклассные каверы на ZZ Top, AC/DC, Metallica и другие около двух часов разогревали собравшихся.

После концерта состоялось награждение участников. «Деды», участники с лебедками и на резине 33 и более дюймов, и «Дети», «охотники» на менее подготовленных автомобилях, получили дипломы и призы от компаний «1С-Битрикс», «Винч Инжиниринг» и Eco Brilliance Auto. А вот самый главный подарок – световая башня «Свеба» – второй год подряд разыгрывается среди всех вообще экипажей вне зависимости от занятого места. Что, конечно же, добавляет остроты ощущений.

Хочется надеяться, что «Охота на лис», сохраняя свои лучшие традиции, продолжится и в следующие годы. Во многом благодаря поддержке самих участников, за что им огромное спасибо!

УАЗ БОЛЬШЕ НЕ РЖАВЕЕТ?

Ульяновский автомобильный завод расширяет гарантийные обязательства на обновленные внедорожники УАЗ «Патриот» и предоставляет покупателям гарантию от сквозной коррозии деталей кузова сроком на 6 лет или 130 000 км пробега, в зависимости от того, что наступит ранее. Расширенная гарантия действует при условии прохождения регулярных осмотров кузова в официальных дилерских центрах УАЗ в соответствии с положениями сервисной книжки. Напомним, что для повышения коррозионной стойкости и улучшения технологии окраски автомобилей на Ульяновском автозаводе был реализован ряд мероприятий, в том числе осуществлен переход на новую технологию грунтования кузовов (катафорез). Также на предприятии модернизирован участок финишной окраски кузовов, где теперь применяется улучшенная технология с использованием лакокрасочных материалов повышенной стойкости к повреждениям, значительно улучшена технология окраски рамы и элементов моторного отсека. Помимо этого модернизация аппликационной системы нанесения краски позволила расширить цветовую гамму.

Также для всех покупателей обновленных моделей UAZ Patriot и UAZ Pickup доступна новая уникальная программа «Предоплаченное ТО», позволяющая проходить техническое обслуживание автомобилей у официальных дилеров марки на более выгодных фиксированных условиях вне зависимости от возможного роста цен. Выгода составляет 10% или 15% в соответствии с выбранным пакетом: из 4-х или 6-ти ТО. Срок действия програм-

мы составляет 3 и 5 лет или до достижения указанного пробега (от 20 000 до 100 000 км пробега в год). В зависимости от приобретенного пакета программы «Предоплаченное ТО» клиентам доступны дополнительные услуги: например, бесплатная мойка автомобиля при каждом ТО или работы по шиномонтажу (2 раза в год), а также программа сервисной послегарантийной поддержки на двигатель сроком на 6 месяцев после окончания гарантии на автомобиль.



ТИТАНОВЫЙ СПЕЦНАЗ



Special Force 100 – такое название получила новая модель в линейке профессиональных часов Traser. Она по своим характеристикам и функционалу полностью соответствует названию, изменяя стандарты надежности часов. Новые технологии и более высокие требования пользователей служат мощными стимулами развития часового производства. Швейцарская компания Mb-microtec AG (торговая марка Traser) – один из технологических лидеров в производстве тактических часов. Титановый корпус диаметром 44 мм не выглядит массивно. Обтекаемая форма обеспечивает комфорт и удобство действий. Заводная головка завинчивается по резьбе и глубоко уходит в корпус, не мешая движениям кисти. Резьба длинная и удобная.

Механизм из металла. Логотип «НЗ» украшает наружную сторону заводной головки. Титановая задняя крышка и браслет обеспечивают антимагнитную защиту часов, их гипоаллергенность и низкую теплопроводность. В мороз и в жару температура на корпусе часов не меняется. Водозащита составляет 200 метров, в часах можно заниматься активными видами спорта с высокой динамической нагрузкой. Литиевая батарея обеспечит 10 лет бесперебойной работы часов и заставит забыть о походах в сервис для ее замены. Стекло установлено сапфировое. Вес часов на браслете всего 102 грамма. Титановые часы Special Force 100 созданы для профессионалов и уже доказали свою живучесть в самых экстремальных ситуациях.

«РИФ» ВПЕРЕД



Новый передний фаркоп «РИФ» для внедорожников Toyota Hilux 2015+ и УАЗ «Патриот» 2015+ – это мощная силовая конструкция с разъемом типа «квадрат», изготовленная из толстого металла с применением качественной автоматической сварки. Аксессуар рассчитан на высокие нагрузки и крепится на раму автомобиля под передний штатный бампер, соответственно он практически не заметен при снятой буксирной вставке, что весьма актуально в нынешней ситуации, когда началась «охота» на переоборудованные внедорожники. Таким образом, спереди автомобиля теперь можно закрепить как мощную переносную лебедку с тяговым усилием до 4,3 т, так и различные полезные приспособления – например, подножку для обслуживания двигателя. Новый фаркоп, как и все оборудование марки «РИФ», обладает внушительным запасом прочности и не боится экстремальной эксплуатации. Также его можно использовать для парковки прицепа, что бывает очень удобно с громоздкими прицепами.

МУЖСКОЕ НАЧАЛО

Говорят, у некоторых народов есть обычай класть нож под подушку только что родившегося мальчика – тогда он вырастет настоящим мужчиной...

Нож – это древнейшее на Земле оружие и орудие труда, появившееся в эпоху палеолита. И это единственный предмет, не претерпевший за всю историю человечества принципиальных изменений по функционалу и назначению. А вот его формы менялись, становясь отражением этапов развития прогресса. Сначала ножи были каменные, потом – деревянные, костяные. Их сменили медные, бронзовые, железные. Даже золотые встречались. Практически у каждого народа мира есть собственная ножевая история и культура. Ножами воевали, выполняли повседневную работу, им преклонялись и почитали святынями, использовали в качестве оберегов и восхищались как произведениями искусства. Не меняется отношение к ножу и в наше время, и каждый настоящий турист, познающий мир в том числе и посредством автомобиля 4x4, не откажет себе в хорошем ноже.

В Сокольниках состоялась 34-я международная выставка «Клинок – традиции и современность». На ней были представлены работы как уже признанных мастеров, так и молодых кузнецов-клиночников, больших компаний и маленьких мастерских. Можно было посмотреть и приобрести продукцию отечественных производителей и известных зарубежных фирм. При поддержке Департамента культурного наследия Министерства культуры РФ в рамках выставки прошел конкурс художественных изделий, а экспертно-криминалистический центр МВД РФ принял участие в определении «Лучшего ножа России». А еще было кулинарное шоу и показательные выступления специалистов боевых искусств – зрители остались довольны!

Если, взяв однажды в руки нож, вы вдруг почувствуете восхищение им, совмещенное с инстинктом древнего охотника или воина, – гордитесь нахлынувшим чувством. Возможно, когда-то давно вашему далекому предку сразу после рождения положили под подушку нож...



ДОЛОЙ ПРИЦЕП!

Наступила зима. Впереди почти полгода непогоды, но и, будем надеяться, хорошего снега, а значит, и новых приключений! Самое время начать использовать ваш пикап не только для перевозки стройматериалов на дачу или катера на приглянувшийся водоем, но и для путешествий с экстремальной техникой. Например, настало время снегоходов... но и про квадрики не забываем! Конечно, можно использовать для перевозки «зажигалок» прицеп, но это не самая лучшая идея. Тут нужен и навык соответствующий, при использовании тяжелого тягача потребуются открыть специальную категорию в водительском удостоверении. Техцентр «4x4 Tundra» предлагает собственное решение вопроса, которым уже воспользовалось несколько десятков владельцев полноразмерных американских пикапов.

Платформа стационарная, она устанавливается в кузов пикапа любой модели: Toyota Tundra, Dodge Ram, Ford F-серии и им подобных, в том числе и Heavy Duty. Крепится болтовыми соединениями к полу грузового отсека, а не талрепами к штатным «серьгам», что обусловлено значительными нагрузками. Силовая конструкция платформы изготовлена из стальных профилей с таким запасом прочности, чтобы выдержать длительные путешествия по российским дорогам.

Верхняя часть платформы – раздвижная. В сложенном состоянии ее ширина составляет 1940 миллиметров (не выступает за габариты кузова по ширине). В разложенном – 2550 миллиметров, что не превышает установленной максимальной ширины транспортного средства, допустимой для движения по дорогам общего пользования без получения дополнительных разрешений. Длина платформы – 2600 миллиметров (даже установленные на платформе снегоходы не будут выступать за границы кузова более разрешенных 2 метров).

По бокам и сзади платформы устанавливаются габаритные огни. Вес платформы без аппарелей – 280 килограмм.

Чтобы погрузить технику на платформу, используются алюминиевые складные аппарели, которые компактно размещаются на специальных креплениях снизу платформы. Платформа защищена от повреждений, влаги и коррозии покрытием LINE-X, базового черного цвета, а поверх закреплены пластиковые пластины, служащие дополнительной защитой поверхности платформы от колес, лыж и траков техники.

Стоимость платформы в базовой комплектации составляет 180 000 рублей. При необходимости, можно изготовить платформу по индивидуальному проекту. В числе опций – лебедка для помощи в погрузке-разгрузке техники. Для облегчения работы с платформой в темное время суток возможна установка пары светодиодных ламп подсветки.

Вместо пластиковых накладок на платформу можно установить специализированные антискользящие накладки SuperGlides, обладающие более выраженным профилем зацепа и прочностью. А для крепления снегоходов и квадроциклов платформу можно оборудовать системой SuperClamp, которая позволяет надежно фиксировать технику буквально за пару минут.

Однако самым интересным решением стала новая система механических домкратов. При помощи домкратов платформа приподнимается над кузовом, и пикап может выехать из-под нее, платформа же с загруженной на нее техникой прекрасно стоит на домкратах и ждет своего часа. Достаточно будет открыть борт, заехать под платформу, опустить ее на места креплений, закрепить болтами, снять домкраты – и в путь! Стоит такая система 46 000 рублей, а ее надежность подтверждена неоднократными испытаниями, причем не где-нибудь, а в условиях Заполярья.

ВОТ ТАК ГОРНОЛЫЖНИК!

Range Rover Sport с 5.0-литровым бензиновым двигателем V8 мощностью 510 л.с., практически в стандартном оснащении, покорил один из самых сложных горнолыжных склонов в Альпах высотой 2170 метров. Развивая скорость более 150 км/ч и преодолевая уклоны крутизной до 75 градусов, он стал первым серийным автомобилем, совершившим подобный экстремальный «горнолыжный» спуск. Внедорожником управлял знаменитый гонщик и каскадер Бен Коллинс, он справился с маршрутом длиной 14,9 км за 21 минуту 36 секунд. На своем пути автомобилю пришлось столкнуться со снегом, льдом, каменной поверхностью, грязью, разбитым асфальтом, травой и гравием. Бен Коллинс: «Безусловно, это было одно из сложнейших испытаний в моей карьере, ставшее самым безумным на моей памяти. Здесь были все препятствия, которые только можно представить: стремительно меняющаяся погода, скалы, деревья – не хватало разве что раскаленной лавы. В этом испытании может быть только один победитель – либо гора, либо автомобиль. Очень важно было поддерживать постоянную скорость на спуске, как это делают лыжники при прохождении поворотов. Система Terrain Response выручила меня, потому что мокрая трава была больше похожа на каток. Я верил в автомобиль, и это подарило нам много приятных моментов. Если честно, я даже немного злоупотреблял его возможностями, а он просто продолжал ехать вперед – сложно найти более подходящую модель для этой задачи».



НАС ПРИДЕТСЯ ПРИНЯТЬ ВО ВНИМАНИЕ

НАЦИОНАЛЬНЫЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ СОЮЗ РОССИИ ПРОДОЛЖАЕТ БОРЬБУ ЗА ПРАВА АВТОМОБИЛИСТОВ. РАБОЧАЯ ГРУППА НАС ПРЕДЛАГАЕТ ВНЕСТИ В «ТЕХРЕГЛАМЕНТ» ПОПРАВКИ, КОТОРЫЕ УСТРАНЯЮТ ПРОТИВОРЕЧИЯ ДЕЙСТВУЮЩЕГО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА В ОБЛАСТИ ПЕРЕОБОРУДОВАНИЯ КОЛЕСНЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ.

Деятельность Национального автомобильного союза России в последние два месяца перешла в менее публичную фазу. После проведения учредительного собрания, которое прошло в стенах Государственной Думы при участии десятков компаний из различных сегментов автопрома, представителей различных общественных организаций, а также представителей руководства ГУОБДД МВД РФ, руководство и эксперты союза сосредоточились на подготовке поправок в технический регламент Таможенного союза. Был проведен ряд встреч с руководством ФГУП «НАМИ», установлены коммуникации с Евразийской экономической комиссией, куда союзом (а также другими общественными организациями, в том числе Ассоциацией дистрибьюторов автокомпонентов, Российским объединением автомобильных дилеров, Союзом предприятий газомоторной отрасли) были направлены отзывы с оценкой регулирующего воздействия ТР ТС 018/2011 на различные сегменты автопрома и предложения по поправкам в этот документ. Подготовленные союзом поправки затрагивают, прежде всего, этап жизненного цикла автомобиля и призваны снять накопившиеся проблемы в области переоборудования колесных транспортных средств.



Также были подготовлены поправки к предложениям Министерства транспорта РФ по изменению процедуры технического осмотра. Предложенный Министерством транспорта РФ документ в ряде случаев, к сожалению, прямо противоречил действующему законодательству, устанавливая дополнительные ограничения для автовладельцев (например, запрет на прозрачную бронепленку на передних фарах), ссылаясь на не имеющие юридической силы документы (в частности, руководства по эксплуатации автомобилей).

Кроме того, была начата разъяснительная работа с автоклубами и крупными центрами по переобо-

рудованию автомобилей по поводу необходимости легализации тюнинга. Запущена «горячая линия», созданы страницы в соцсетях, цель которых – дать возможность автовладельцам получить информацию от экспертов и юристов касательно их автомобилей. Был проведен ряд встреч с автоклубами Москвы.

Также продолжается работа с потенциальными членами Национального автомобильного союза. Были проведены десятки встреч с компаниями, представляющими различные отрасли автопрома. Руководители и эксперты НАС приняли участие в общем собрании членов АДАК, конференции СПГО и ряде отраслевых конференций. **4x4**

Страница НАС на портале Drive2: <https://www.drive2.ru/o/RosAvtoSouz>

Почта НАС: rosavtosouz@mail.ru

Здесь можно обратиться с вопросами по переоборудованию автомобилей, вам ответят эксперты и юристы НАС.

Телефон горячей линии НАС: **8 (495) 008-89-78**



НАЦИОНАЛЬНЫЙ
АВТОМОБИЛЬНЫЙ
СОЮЗ

Сделай себе внедорожник!



www.rif4x4.ru

СИЛОВЫЕ «НЕВИДИМКИ» ДЛЯ 4x4

Традиционное
качество
Высокая
надежность

Переносная лебедка
в фаркоп

Площадки под лебедку
в штатный бампер для УАЗ Patriot,
Toyota Hilux/Land Cruiser 200/Tundra

Переносная
лебедка
на цепях

Передний
фаркоп в штатный бампер
для УАЗ Patriot 15+/Hunter,
Toyota Hilux 15+



8 (800) 333-84-45 (бесплатно по России), **+7 (495) 981-84-28**
www.autoventuri.ru

Барнаул: «4x4travel», 8 800 775-20-31, www.4x4travel.ru; Владимир: Техцентр «ГРАНД», +7 (4922) 43-12-63, www.431263.ru; Екатеринбург: Тюнинг-центр «ГАРАЖЬ 4x4», +7 (343) 269-24-28, www.aw66.ru; Иркутск: «УАЗЦентр/Чулук», +7 (914) 927-49-17, www.uaz-centrirk.ru; Киров: «4x4 Битка», +7 (8332) 47-92-55, www.4x4bitka.ru; Краснодар: «Кубань4x4», +7 (918) 445-33-42, www.4x4kuban.ru; Липецк: «4x4Lipetsk», +7 (880) 355-36-71, www.4x4lipetsk.ru; Москва: «4X4Sport», +7 (495) 727-63-00, www.4x4sport.ru; «ОФФ-РОАД ШОП», +7 (495) 721-95-11, www.off-road-shop.ru; «Магазин 4x4», +7 (926) 921-23-32, shop-4wd.ru; «FULL DRIVE», +7 (495) 795-81-70, www.full-drive-shop.ru; «4OffRoad.ru», 8 (800) 700-38-69 (звонок для РФ бесплатный), www.4offroad.ru; «Пикапсервис» (пикапы), +7 (495) 514-78-22, www.pickupgarage.ru; «ТЕХНИКОМ-Сервис» (УАЗ), +7 (495) 778-98-60, www.pro-uaz.ru; «UAZZZ.ru» (УАЗ), +7 (495) 798-47-17, www.uazzz.ru; «4x4ARMOR», +7 926 939 5764, www.4x4armor.ru; «СпецЦентр 4x4», +7 (499) 653-54-99, www.spc4x4.ru; «Магазин внедорожного оборудования 4x4.ru», +7 (495) 920-44-20, www.4x4.ru; Нижний Новгород: «Автоветури НН», +7 (831) 277-60-22, www.uaz-n.ru; Новосибирск: «Танкомобиль», +7 (383) 214-55-46, www.tankomobile.ru; «4x4travel», 8 800 775-20-31, www.4x4travel.ru; Ростов-на-Дону: «Джип Центр», +7 (863) 237-70-70, www.4x4ug.ru; Самара: «Эксперт 4x4», +7 (846) 225-03-23, www.4x4sam.ru; Санкт-Петербург: «Off-wheels», +7 (812) 426-13-32, www.off-wheels.ru; Серпухов: «Мастер Трофи», +7 (926) 140-49-46, www.master trophy.com; Тверь: Магазин джип-клуба «Лебедушка», +7 (4822) 710-710, www.4x4ru.ru; Тюмень: «BAFCAR.RU», +7 (3452) 662-132, www.bafcar.ru; Чехов: «Мастер Трофи», +7 (926) 140-49-46, www.mastertrofi.ru; «Doroga4x4.ru», +7 (925) 715-12-58, www.doroga4x4.ru. Реклама

21-я, ОПТИМИСТИЧЕСКАЯ

В МЕЖДУНАРОДНОМ ВЫСТАВОЧНОМ ЦЕНТРЕ «КРОКУС ЭКСПО» СОСТОЯЛАСЬ ТРАДИЦИОННАЯ ОСЕННЯЯ ВЫСТАВКА «ОХОТА. РЫБАЛКА».

ТЕКСТ И ФОТО: СЕРГЕЙ ГРУЗДЕВ

«Д

ля кого-то стакан наполовину пуст, а для кого-то он наполовину полон» –

эта прописная истина как нельзя лучше характеризует участников и посетителей осенней выставки «Охота. Рыбалка» в МВЦ «Крокус Экспо», не утративших оптимизма после весьма «грустной» экспозиции, случившейся двумя месяцами раньше на ВДНХ (см. октябрьский номер). Конечно, время сейчас с экономической точки зрения не самое удачное для путешествий и занятий внедорожным тюнингом – все чаще приходится думать не о любимых увлечениях, а о более насущных вопросах выживания в условиях кризиса. Смысл фразы «Денег нет, но вы держитесь...» приобретает буквальный смысл, однако туристы, джиперы, рыболовы и охотники – люди позитивные «по определению» и всегда настроены на лучшее.

ПРОЧНО, КРАСИВО, АКТУАЛЬНО

Продукция компании «АВС-Дизайн» (г. Владимир) уже хорошо известна владельцам внедорожников и любителям путешествий. Мы знакомили с ее композитными защитами, тестировали сенд-траки и палатку, предназначенную для установки на крыше автомобиля. Отзывы об этих изделиях только положительные. А учитывая, что во главу угла «АВС-Дизайн» ставит принцип импортозамещения (материалы, комплектующие, производство – все только отечественное!), то и цены на них в полтора, а то и в два раза ниже, чем на зару-



Пикап Toyota Hilux, подготовленный компанией «АВС-Дизайн» для семейного туризма без экстрима – хорошая работа!

палаткой, а только ее корпусом без внутренностей, превращенном в большой дополнительный багажный отсек (есть и такая возможность). В кузове – выкатная платформа. На колесе – удобная съемная складная подножка. Такие выпускаются многими именитыми фирмами, но стоят они намного дороже. На крыше – композитные сенд-траки. Кстати, бокс под палатку лежит на обычных перекладинах Thule, но дополненных двумя продольными опорами на крышу. Это не что иное, как ответ владимирцев на вздохи «диванных специалистов»: мол, «багажник не рассчитан

бежные аналоги. Без ущерба для качества, заметьте!

Но сотрудники компании не останавливаются на достигнутом, как из рога изобилия предлагая нам новые разработки. Ужесточились требования по соблюдению «Техрегламента» к нештатному оборудованию? Получите красивые композитные силовые бамперы, внешне не отличающиеся от штатных! Уже налажено их производство для Toyota Hilux, Mitsubishi L200, UAZ Patriot. По прочности они не слабее металлических, зато более эстетичны, не ржавеют, не пугают пешеходов и не привлекают внимания ГИБДД. При необходимости внутри можно скрытно установить лебедку. А чтобы не «светить» ее в городе, клюз прикрывается поворотной заслонкой с площадкой под госномер. Удобно и практично!

РАЗУМНЫЙ ТЮНИНГ

Стенд «АВС-Дизайна» в этот раз украшали (иначе и не скажешь) два автомобиля – Toyota Hilux и UAZ Patriot. Но не простые, а ставшие,



на мой взгляд, настоящими «изюминками» тюнингового раздела выставки. Первый, подготовленный в стиле travel edition, был оснащен уже упомянутым композитным «силовиком» (под номером прячется «квадрат» для съемной лебедки), кунгом с открывающимися окнами-люками и трехместной палаткой на крыше. Вернее, не полноценной

Совместный проект тюнинг-центра Куракина и «АВС-Дизайн»: дизель Cummins, колеса с шинами Avtoros, композитные силовой бампер и крылья с интегрированными расширителями

на такую нагрузку». Сомневались? Пожалуйста! В целом же получился идеально сбалансированный автомобиль для семейных путешествий без экстрима, и за таким разумным тюнингом, уверен, будущее!

Нельзя не сказать и о подготовленном для оффроуда УАЗ «Патриоте» на колесах с шинами низкого давления Avtoros. Его ходовой ча-



Вездеходы «Арго» с колесной формулой 8x8 – идеальный транспорт для рыболовов и охотников



Внедорожные прицепы «АнВиР» напоминают жилетку Вассермана: в них есть все и на все случаи жизни. Причем для жизни с комфортом!

РЮКЗАК НЕ НУЖЕН!

Тема «жизни на колесах» была представлена сразу несколькими участниками выставки, продвигающих в массы собственные видения этого вопроса. «Законодателем мод» в области именно внедорожного туризма здесь, бесспорно, выступает компания «АнВиР» с оригинальными оффроуд-прицепами. Чего в них только нет! Объемные отсеки для снаряжения и продуктов, мобильная кухня, автономная энергетическая установка, запасы воды и топлива, тент-маркиза, палатка, которую можно развернуть даже в болоте. Есть и багажник, где можно закрепить лодку (для подвесного мотора тоже предусмотрено место). Шасси адаптировано для передвижения по сильно пересеченной местности. Останавливает, правда, один момент, из-за которого такие изделия вряд ли найдут массового потребителя – высокая стоимость. Она начинается от 500 тысяч рублей в минимальной комплектации и может простираться до бесконечности.

ОТ МОТОЦИКЛА ДО... ХОЛОДИЛЬНИКА

Несколько иную концепцию проповедует компания «Исток» из Красногорска, специализирующаяся на серийном выпуске прицепов для перевозки мотоциклов, квадроциклов и снегоходов. После доработки ходовой части, чтобы увеличить клиренс и максимально убрать задний свес, установки внешних



Ford F-150 с засидкой над грузовым отсеком. Охотиться из автомобиля неспортивно, конечно, поэтому будем считать, что это укрытие предназначено для любителей природы, вооруженных биноклями и фотокамерами

Готовь сани летом, а лодку зимой! Самое время для размышлений, выбора и подготовки плавсредств к новому сезону

ней по окрестностям, возвращаясь ночевать в личный «мини-отель». Условия не самые феешенбельные, зато сколько звезд над головой и какие виды вокруг!

И еще один любопытный прицеп «Истока», ориентированный специально для рыболовов, коих среди владельцев внедорожников великое множество. Это... холодильник на колесах. Настоящий рефрижератор с морозильной камерой до минус 20 градусов. Для персонального использования он великоват, но на команду из 4–5 автомобилей, выезжающих ежегодно куда-нибудь в низовья Волги или на Ахтубу, придется в самый раз. Улов будет доставлен домой в целости и сохранности.

КАПЛЯ-КОНСТРУКТОР

От антикризисного принципа «пусть проще, но доступнее» отталкивается и московская компания Triffid Tracks.

стью и имплантацией под капот дизеля Cummins, «прокачанного» до 180 л.с., занимался тюнинг-центр Романа Куракина, а за внешний обвес отвечал «АВС-Дизайн» – это их совместный проект, получивший неофициальное название «Медведь». Такой же «серьезный» и мощный. Возле него всегда толпились заинтересованные «уазоводы». Подходили спросить о двигателе, а потом надолго «зависали», разглядев поближе бампер и передние (тоже композитные) крылья с интегрированными расширителями. В комплект к ним – накладки на задние арки со специально отформованной ступенькой, чтобы было легче забираться в палатку или на багажник.

1, 2, 3. Прицепы «Исток», выпускаемые серийно: одноосный «мини-караван», двусосный для перевозки мототехники и рыбацкий рефрижератор

4. Жилой модуль «Капля» от Triffid Tracks можно перевозить как груз – регистрация не требуется

рундуков на дышле в передней части прицепа и за колесными арками, у нее получился собственный «мини-караван». С боковой дверкой и двухстворчатыми «воротами» сзади, способный обеспечить экипаж из двух-трех человек ночлегом даже в условиях длительной поездки. Точнее, пока это основа дома, с 30-миллиметровыми стенами и крышей из многослойных панелей-сэндвичей (оцинкованная сталь с полимерным покрытием и утеплитель), а о его внутреннем убранстве владельцу придется задуматься самостоятельно. Зато можно существенно сэкономить – стоит такая «кибитка» порядка 200 тысяч рублей. В простейшем варианте остается дополнить ее

походными кроватями, складными креслами и столом, съемной модульной кухней с газовой плитой и емкостями для воды (все зависит от вашей фантазии и потребностей), и вперед! Хотя в Норвегию с остановками в кемпингах, хоть в Карелию или в Монголию. А по возвращению такой прицеп можно использовать по прямому назначению: для перевозки грузов и помощи по хозяйству.

Есть в программе «Истока» и более серьезная конструкция, побольше и с двусосным шасси. Она привлечет внимание тех, кто даже в путешествиях не мыслит себя без квадрака или снегохода. Разбил лагерь, выкатил по откидному пандусу-двери технику и гоняй на





Модульные гусеницы Stels подходят ко многим моделям и маркам квадроциклов, позволяя эксплуатировать их круглогодично



1



2

1. В линейке буксировщиков SnowDog Baltmotors несколько версий, отличающихся размерами, мощностью двигателей и ценой. Самый доступный Cotrast стоит от 80 тыс. руб.

2. Мотособаки «Север» из Ярославля оснащены корейскими 4-тактными двигателями. Минимум дизайна, зато максимум практичности!

обшитый изнутри фанерой. «Объемный эскиз», так сказать, остальное зависит от желаний потребителей. А они могут быть самыми разными: повыше или пониже, «полный фарш под ключ» с утеплением и канализацией или «голая скорлупа» для самостоятельной доработки. Правильный подход.

ИМ НЕТ ПРЕГРАД!

Самым популярным объектом для селфи на выставке стал водоплавающий «Головастик» (в прошлой жизни обычный сухопутный УАЗ-3303), созданный президентом тверского джип-клуба «Лебедушка» Евгением Павловым. Известно, что это уже третья версия необычной амфибии. Идея сделать ее появилась еще в 2006 году. Но первый вариант не держался на плаву, второй плохо ездил по лесу из-за излишней ширины – в этой же модели вроде бы учтены все недостатки. Для бездорожья есть большие колеса, «обутое» в шины Tugex (42 дюйма) с бэдлоками, порталные мосты, электрические блокировки, лебедка. Плавучесть обеспечивается герметичным кузовом и дополнительным объемным носовым поплавком. Движителем на воде служит винт подвешенного

Неожиданный экспонат! В то время как одни марки покидают российский рынок, другие пытаются заполнить образовавшиеся пустоты. Знакомьтесь, китайский полноприводный пикап Foton Tunland (Cummins 2.8 л/163 л.с., МКПП, базовая и комфортная комплектации)

Ее алюминиевые крышки и кунги знают, наверное, все отечественные пикаповоды. Делает «Трифид» и шаги в области караванинга. Мы уже показывали на страницах журнала съемные решения домов для «Газели» и УАЗ «Карго», на выставке же был представлен совсем новый проект – жилой модуль в стандартный прицеп по мотивам «капли» (Teardrop), безумно популярной в Европе аж с 50-х годов прошлого века и до настоящего времени. От классики жанра, предполагающей низкий спальный отсек (в нем

можно только лежать и сидеть) и кухонный блок под откидной крышкой в задней части прицепа, остались только примерные внешние очертания. Тем не менее конструкция получилась вполне жизнеспособная. А благодаря своей простоте и технологичности, что важно, достаточно бюджетная. Внутри можно стоять в полный рост, есть места для спальной зоны и кухни-столовой. При необходимости можно выгородить санитарный уголок с душем. Однако пока никакого оборудования в этой «капле» нет – это рабочий макет,



Амфибия тверского джип-клуба «Лебедушка». На суше носовой поплавок снимается, и автомобиль превращается в «монстра бездорожья» на 42-х колесах

мотора. В планах установка водометного двигателя. Оригинально! Вот только как быть с требованиями «Техрегламента»? Да и у инспекторов ГИМС наверняка возникнет много вопросов к владельцу такого транспортного средства, появившись оно на водоеме...

Были на выставке пусть и менее экстравагантные, зато довольно практичные экспонаты. Например, в преддверии зимнего сезона целый «выводок» симпатичных «мотособак», отличающихся габаритами и мощностью двигателей, показала Baltmotors. А новичок на этом рынке – компания «МК Техно-Профи» из Ярославля, представила «народный», по заверениям ее сотрудников, буксировщик «Север».

Дизайн – «минималистический кубизм», в основе конструкции – корейские 4-тактные одноцилиндровые двигатели Samsan 13–15 л.с., всепогодная подвеска, трансмиссия – вариатор «Сафари». Все узлы и агрегаты максимально упрощены и унифицированы с отечественной техникой. Крейсерская скорость 30 км/час, максимальная – до 60 км/час. Заявленное тяговое усилие – 500 кг по бездорожью.

В ДОРОГЕ ПРИГОДИТСЯ

Ну и немного об аксессуарах. Не буду перечислять стелды с хайджеками, сенд-траками, подвесными и стационарными лебедками, якорями, лифт-комплектами и прочими джиперскими радостями –



В герметичном кузове «Головастика» можно перевозить снаряжение или восемь пассажиров. На «транце» висит подвесной мотор – не самый распространенный аксессуар даже для внедорожника!

Не удивляйтесь старому аккумулятору на стенде компании «ТАНИ» – конденсаторный пусковой блок Bergcut Specialist может зарядиться от даже «севшей» батареи

они всем и так известны. Да и не было в этом сегменте ничего нового. А вот компания Bergcut удивила! Отмечая в этом году свое 15-летие, она вывела на рынок новый бренд Specialist, выпустив под ним юбилейную партию автомобильных компрессоров, комплектующихся удобными и прочными боксами, а также совсем новые продукты. В частности, линейку устройств разной мощности для запуска двигателя с разрядившимся аккумулятором. «Пускachi» конденсаторного типа сохраняют работоспособность при температуре до минус 40 градусов, заряжаясь от «севшей» и холодной АКБ. Заинтригованный возможностями устройства, через несколько дней после выставки я провел его полевые испытания: отчет смотрите в этом же номере журнала. **4x4**



ВНЕДОРОЖЖНЫЙ ХИПСТЕР

ТЕКСТ И ФОТО: ГРИГОРИЙ АЛЕШИН

RENAULT KAPTUR В СВОЕЙ САМОЙ ВНЕДОРОЖНОЙ КОМПЛЕКТАЦИИ – С ДВУХЛИТРОВЫМ БЕНЗИНОВЫМ МОТОРОМ, ПОЛНЫМ ПРИВОДОМ И МЕХАНИЧЕСКОЙ ШЕСТИСТУПЕНЧАТОЙ КОРОБКОЙ ПЕРЕДАЧ – ГОТОВ РАЗРУШАТЬ СТЕРЕОТИПЫ.



ГРЕЙДЕР*****

Наследие «Дастера» чувствуется, как только съедешь с ровного асфальта – пробить подвеску почти невозможно. Но по сравнению со славным предком, Kaptur, управляемость которого хотели сделать более острой, жестче реагирует на крупные неровности.

Старина Duster всегда будет маячить «за спиной» стилиги Renault Kaptur – внутренней конкуренции не избежать

Н е секрет, что у старшины Renault Duster сложился имидж «крепкого хозяйственника»: рассада, картошка, дача, рыбалка и охота – сидит он в своей пригородной колее и света белого не видит. Однако труженик наш не так прост – своему прямому отпрыску Renault Kaptur он дал лучшую на бездорожье основу. Знаменитую платформу В0 уже давно изрядно усовершенствовали и трансформировали, а с подачи российского представительства Renault новый русско-французский кроссовер получил стильные салон и кузов – не стыдно припарковаться возле модного заведения вроде какого-нибудь хипстерского «барбершопа». Правда, в отличие от большинства бородатых, но изнеженных, не приспособленных к загородной жизни хипстеров, а также их кроссоверов, Kaptur отлично чувствует себя в любой обстановке: в городе и в деревне.

ПРАВИЛЬНЫЙ ВЫБОР

Вывода «Каптур» в оборот, маркетологи компании сделали ставку на монопривод – версии 4x2 продаются с пятиступенчатой механической коробкой передач (от 899 000 рублей), а теперь еще и с вариатором CVT X-Tronic (от 979 990 рублей). И это правильная политика: высокий клиренс для многих покупателей кроссоверов гораздо важнее наличия полного привода, ведь ездят они хоть и по плохим,

но все же дорогам. Любителям забраться подальше от цивилизации предлагают сделать выбор между старым четырехступенчатым «автоматом» и столь же традиционной «дастеровской» шестиступенчатой «механикой», хотя, если честно, особого выбора здесь как раз нет: АКПП (та же что и на «Дастере») с бездорожьем справляется не

RENAULT KAPTUR 4X4 2.0 MT

ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	бензиновый L4
Рабочий объем, см³	1998
Макс. мощность, л. с. при об/мин	143/5750
Макс. крутящий момент, Нм при об/мин	195/4000
ТРАНСМИССИЯ	
Тип привода	4WD
Тип КПП	МКПП6
ПОДВЕСКА	
Передняя / задняя	независимая/независимая
ТОРМОЗА	
Передние / задние	дисковые/барабанные
МАССА	
Снаряженная/полная масса, кг	1390/1859
Размер шин	215/60R17
ДИНАМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	
Разгон 0-100 км/ч, с	10.5
Максимальная скорость, км/ч	185
РАСХОД ТОПЛИВА	
Городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	10.1/6.8/8.0
Топливный бак, л	52





Небольшая «губа» слегка ухудшает угол въезда, но по сравнению с конкурентами он все равно очень большой

КОМФОРТ***

Нет регулировки руля по вылету, передние сидения с отличной боковой поддержкой, но без валика поясничного подпора, управление режимами трансмиссии неудобно. Из плюсов – довольно просторный салон, хорошая медиасистема расположена в правильном месте, да и вообще «Кэптур» избавлен от большинства эргономических просчетов «Дастера».

Торпедо симпатично, функционально, но есть и недостатки: например, управление режимами трансмиссии зачем-то «спрятали» глубоко в нижней полке центральной консоли – пользоваться «шайбой» неудобно

скоростью 40–50 км/ч, водители боятся перестраиваться – между рядами снежные брустверы. К счастью, тестовый Кэптур «переобули» заранее, а система динамической стабилизации поставляется в базе – остается только проверить, как она работает.

Иду на обгон, пересекаю валик снега – ESP продолжает «спать». «Кэптур» и без помощи

электроники неплохо рулится на таком сложном покрытии. «Проснулся» электронный помощник только тогда, когда я перекрутил руль и прибавил газу в повороте. Система стабилизации довольно резко пресекла занос и тут же снова погрузилась в спячку. Кстати, ее здесь, в отличие от моноприводных версий, можно отключить, но делать это лучше на бездорожье.

очень – двигателем с ней тормозить практически невозможно, заменить короткую первую передачу механической «шестиступки» она тоже не может. Так что остается один вариант: 4x4, «механика», двухлитровый бензиновый мотор («дастеровского» дизеля «Кэптур» не получил). И вариант этот – лучший, причем не только в грязи.

СНЕГА ПО КРЫШУ

Роскошные снегопады этой осени расставили всех по своим местам: дорожников с их ленью и неспособностью справиться с уже, казалось бы, привычным обилием снега в начале зимы поставили в угол, «недоприводы» стоят по парковкам и жезлянщикам, «рулят» кроссоверы да внедорожники всех мастей. Выезжая на нечищеную с ночи магистраль, я застал ожидаемую картину: немногочисленный утренний поток движется по «федералке» со



ГОРОД****

Механическая коробка передач в сочетании с тяговитым мотором почти не доставляет проблем в пробках, на очень «короткой» первой можно ползти медленнее пешехода. В качестве опции доступна камера заднего вида, однако габариты и без нее читаются хорошо. Проблема высоких бордюров для Кэптур не актуальна.

А я еще на трассе и хочу разогнаться до «бесплатных» на магистрали 130 км/ч, но что-то не дает, будто кирпич сзади привязали. Замечаю на приборной панели светящийся зеленым индикатор ECO – так вот в чем дело! Где же отключить «экологичный» режим? Там же, где у «Дастера» регулировались зеркала – под рукояткой ручного тормоза. По соседству нашлась и клавиша принудительного ограничения скорости. Удобная штука: в городе выставил 80 км/ч, и можно почти забыть о радаре.

1. Регулировка боковых зеркал и кнопки приводов стеклоподъемников в подлокотнике – достижение для бюджетных кроссоверов Renault

2. Управление громкостью медиасистемы «по-французски» кажется неудобным только сначала, когда привыкаешь, ничего другого уже не хочется

3. Вместо наглядной пиктограммы отключения системы динамической стабилизации приходится читать невнятный мелкий текст в верхнем окошке приборки. На бездорожье делать это некогда – так и застряв недолго

Безальтернативный для полноприводных Renault Kaptur двухлитровый бензиновый двигатель мощностью 143 л.с. с крутящим моментом 195 Нм при 4000 об/мин, как пишут в рекламном проспекте, «обладает отличной эластичностью и приемистостью». К приемистости есть вопросы – чтобы заставить кроссовер «поторопиться», нужно от души крутить мотор и как следует

поработать «палкой» КПП. А вот по поводу эластичности не врут – я много раз ошибался с выбором скоростей (надо признать, что рычаг переключения здесь не самый информативный), но что на второй, что на четвертой движок вытягивает почти как дизель, только светится подсказка на приборной панели о том, что пора перейти на соответствующую передачу.

ОСЕННЯЯ БЛАГОДАТЬ

Земля еще не промерзла, но не слишком влажная, снег при температуре, близкой к нулю градусов, не тает – в такое время по грунту едешь, как по надувному матрасу – мягко, но не проваливаясь. Даже давление в шинах можно не спускать – зацеп хороший, да и ESP помогает. Проезжая знакомой тропинкой, я вдруг заметил, что индикатор противобуксовки часто помигивает, оказалось – забыл перевести трансмиссию в режим 4x4 Lock, чтобы тяга постоянно подавалась к обеим



Медиасистема Media Nav наконец-то заняла удобную позицию наверху центральной консоли, под ней логичный и удобный блок управления «климатом»

осям. Смело отправляюсь на штурм холма, с которого открывается интересный вид на речку. Передний бампер с виду не слишком «внедорожный». В отличие от «Дастера», особенно дорестайлингового, у «Каптюра» впереди имеется небольшая «губа», однако на геометрическую проходимость она особо не влияет. Хотя угол въезда у Duster на десять градусов больше, «Каптур» едет по его следам свободно, правда, медленнее – приходится тщательнее выбирать траекторию. Остальные параметры геометрической проходимости у этих кроссоверов схожи: клиренс от 205 до 210 мм в зависимости от высоты покрышек, база 2673 мм, только угол съезда у «Каптюра» чуть меньше – не 36, а 31 градус. Впрочем, геометрию легко улучшить: достаточно наладить производство более «внедорожных» пластиковых бамперов и выпустить версию с соответствующим названием – например, «Прованс», ведь «Provence» в переводе с французского – «про-



Клиренс в 205-210 мм и непробиваемая подвеска делают из Kaptur почти такой же «внедорожный» кроссовер, как Duster

винция», а всем известно, какие у нас за МКАД «дороги».

МЕЧТАТЬ ПОЛЕЗНО

Не буду скрывать, мне нравятся французские автомобили, ведь Kaptur действительно интересный и оригинальный – яркое пятно среди серой массы корейских и япон-

ских кроссоверов. Но так ли уж сильно мы любим внешнюю красоту, чтобы жертвовать внутренним удобством? Да, я все о том же – об отсутствующей регулировке руля по вылету. «Присидеться» можно, но рослым водителям вроде меня постоянно хочется распрямить колени, и первое время это очень напрягает.

Полноприводный Renault Kaptur, в отличие от главного конкурента Hyundai Creta, может комплектоваться не только «автоматом», но и механической коробкой передач – и это самый лучший выбор для тех, кто любит съезжать с асфальта

Также не прибавляет комфорта отсутствие валика подпора поясницы – это две вещи, которых, прежде всего, не хватает «Каптюру». С остальным можно мириться, хотя список придинок не так уж мал. Подстаканников всего два, и они абсолютно не функциональны. Нет нормального центрального подлокотника с «бардачком». Управление

режимами трансмиссии засунули в ящик центральной консоли – его сложно нащупать, даже когда он пуст, а стоит положить туда хоть что-нибудь, и добраться до «шайбы» регулировки будет невозможно. Удручает голый поролон с изнанки нижней подушки заднего дивана. Однако по сравнению с «Дастером» эргономика «Каптюра» кажется

Снизу практически ничего не висит, а значит, и отрывать нечего



ТРАССА ****

Комфортная скорость – около 130 км/ч, как раз в пределах «разрешенной» на автомагистралях. Курсовая устойчивость хорошая, подвеска плотная, поэтому крены при маневрах невелики. Динамичные обгоны требуют работы рычагом КПП, в «прогулочном» режиме можно путаться в передачах – движок вытягивает почти как дизель.

совершенной: регулировка боковых зеркал и управление стеклоподъемниками в кои-то веки там, где надо – на подлокотнике водительской двери. Очень хорошая медиасистема Media Nav заняла правильную позицию – на самом вершине торпедо, под ней, но тоже достаточно высоко и доступно, расположен блок управления «климатом». Да и придирайтесь к «отростку» регулировки громкости под рулем не стоит – привыкнув к нему, вы поймете, насколько он удобнее обычных кнопок.

БЕЗДОРОЖЬЕ *****

«Пятерка» в сравнении с любым кроссовером своего класса, но «Дастер» отнимет у «Каптюра» одну «звезду» за геометрию – его свесы более терпимы к бездорожью. Тем не менее проходимость «Каптюра», по сегодняшним, кроссоверным меркам, избыточна.



**САМОБЛОКИРУЮЩИЙСЯ ДИФФЕРЕНЦИАЛ
ПРИНУДИТЕЛЬНЫЕ БЛОКИРОВКИ
СИНХРОНИЗИРОВАННАЯ РАЗДАТКА
ОСОБО ПРОЧНЫЕ ВАЛЫ И ПОЛУОСИ
СОБСТВЕННЫЕ РАЗРАБОТКИ И ПРОИЗВОДСТВО**

VAL racing

ИСПЫТАНО ДОРОГОЙ,
ОЦЕНЕНО ПРОФЕССИОНАЛАМИ!

ЛАДА 4x4 | УАЗ | Грейт Волл Ховер | Шевроле Нива | KIA | СУЗУКИ

**НОВИНКА ЛЕТА 2016
САМОБЛОК для ТОЙОТА 8 дюймов**



Завод деталей трансмиссии
автомобиля ВАЛ-РЕЙСИНГ

РОССИЯ, ТОЛЬЯТТИ
Коммунальная, 33

ЗВОНИ: 8 (8482) 391-834
ЗАХОДИ: www.val-racing.ru

Стиль на бездорожье не помеха - Renault Kaptur хорош не только в городе, но и в деревне



1. Багажник не мал, но по частям складывается только верхняя подушка заднего дивана

2. Поднимая нижнюю подушку дивана, чтобы максимально увеличить «грузовой отсек», натыкаешься на голый поролон

3. Под полом докатка, сам полик слегка выдвигается и надежно

фиксируется в наклонных пазах - доставать запасное колесо очень удобно

4. Сзади довольно просторно, ведь база Kaptur не отличается от «предка» - Duster

5. Кресла с отличной боковой поддержкой. Еще бы валик поясничного подпора водителю и регулировку руля по вылету

ОБЪЕКТИВНАЯ РЕАЛЬНОСТЬ.

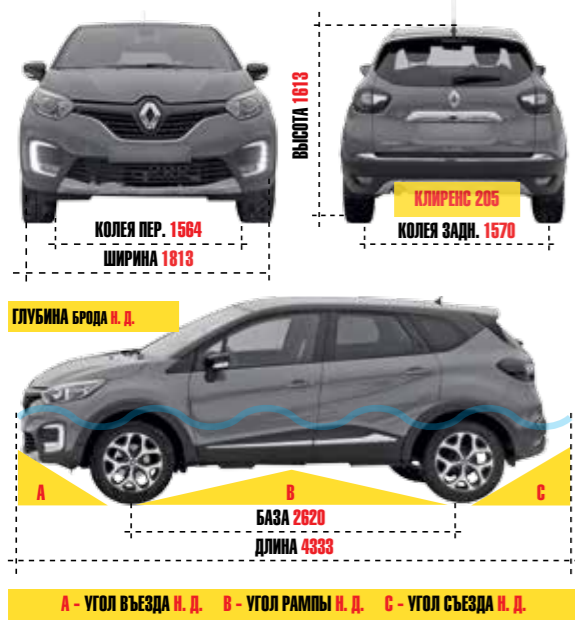
Мечты о прекрасном, как всегда, разбиваются о ценник. Внутренней конкуренции не избежать: всенародный Renault Duster в комплектации 4x4 с МКПП и двухлитровым двигателем стоит от 875 990 рублей, а если совсем поджимают финансы, то можно сэкономить на движке, но купить машину с полным приводом и с 1.6-литровым мотором за 739 990 рублей - на 136 000 рублей дешевле. «Минимальный» полноприводный Kaptur, напомним, стоит от 999 990 рублей, то есть миллион, и меньше никак не выйдет. Чуть дешевле,

за 989 990 рублей, можно взять дизельный Duster в лучшей комплектации Luxe Privilege. Не стоит забывать и о Hyundai Creta. «Ручки» к полноприводному «корейцу» не полагается, единственная комплектация, она же самая дорогая - 2.0 6AT 4WD, стоит от 1 159 900 рублей. И заметьте, руль здесь регулируется по вылету, а «автомат» - шестиступенчатый, плавный и удобный. «Каптур» 4x4 со своей древней четырехступенчатой АКПП обойдется всего на десять тысяч дешевле. Но хотя подвеска «Креты» приспособлена для российских направлений лучше, чем у других

корейских кроссоверов, по сравнению с Renault Kaptur ее как не было, так и нет. И это, пожалуй, самый серьезный аргумент «Каптюра»: платить только за стиль в наше трудное время мало кого заставишь. **4x4**

РЕЗЮМЕ****

Очень симпатичный, стильный кроссовер, ничуть не растерявший внедорожных талантов, несмотря на то что ориентирован в основном на городскую аудиторию. Правда, за стиль придется расплачиваться: старина «Дастер» обойдется дешевле.



traser
 swiss watches
РЕЗЮМЕ****
 Очень симпатичный, стильный кроссовер, ничуть не растерявший внедорожных талантов, несмотря на то что ориентирован в основном на городскую аудиторию. Правда, за стиль придется расплачиваться: старина «Дастер» обойдется дешевле.
TRASER OUTDOOR PIONEER
 * Рекомендуемая розничная цена 12 300 рублей
 • Самоактивируемая тритиевая подсветка
 • Корпус из ударопрочного стекловолокна
 • Водозащищенность 200 м
 • Антимагнитные
 • Гарантия на часы 3 года
СОЗДАНЫ, ЧТОБЫ ВЫЖИТЬ
 www.traser.ru

БЕЗДОРОЖЬЕ*

Краткого знакомства с этим автомобилем достаточно, чтобы понять – на бездорожье на нем лучше не соваться. Низкие свесы, довольно жесткая подвеска, низкопрофильные шины, а также отсутствие каких-либо внедорожных режимов подтверждают полное бессилие BMW X1 вне асфальта.

СОХРАНЯЯ ВЕКТОР

ТЕКСТ: ГЕОРГИЙ БЕЛОВ
ФОТО: МАКСИМ КУЗНЕЦОВ



СЕГОДНЯ СТАРЫЕ ВЕЩИ ЧАСТЕНЬКО НАДЕВАЮТ НОВЫЕ МАСКИ. В ЭПОХУ МАРКЕТИНГА ТОВАРЫ С ПОМЕТКОЙ BRAND NEW ПРОДАЮТСЯ НАМНОГО ЛУЧШЕ. ПРИМЕНИТЕЛЬНО К АВТОМОБИЛЯМ ИНОЙ РАЗ И ПЛАТФОРМА ПРЕЖНЯЯ, И ДВИГАТЕЛИ СТАРЫЕ, И КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ УЖЕ ЗНАКОМЫЕ, А В ЦЕЛОМ ПОЛУЧАЕМ НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ ДАВНО ИЗВЕСТНОЙ МАРКИ. ОДНАКО ОБНОВЛЕННЫЙ BMW X1 – ЭТО И ВПРАВДУ ПРИНЦИПИАЛЬНО НОВЫЙ ПРОДУКТ.

Создавая BMW X1 первого поколения, баварцы шли проторенной дорогой, и компактный кроссовер получил ДНК компании, правильную до последней хромосомы. То было детище автомобильной эвгеники, анатомически выверенное, с нордическим характером безупречного арийского драйвера – чистопородный BMW. Машина чудом не провалилась на рынке, ведь сохраняя присущие марке ценности, баварцы почти забыли о потребностях покупателей кроссоверов. В результате первый X1 поражал отточенной управляемостью и... непрактичностью.

Что случилось потом? Почему баварцы встали на путь радикальных перемен своего детища, в то время как большинство производителей просто увеличивают процент

высокопрочных сталей в силовых элементах кузова, ставят новые мультимедиа, добавляют пару систем безопасности и, самое главное, перекраивают дизайн? Новый BMW X1 не последовал проверенному рецепту, это целиком и полностью другой автомобиль. Если раньше X1 был чуть укороченной и слегка лифтованной «трешкой», то теперь перед нами раздавшийся во все стороны Mini Cooper.

Взгляните хотя бы на рычаг управления АКП. Где традиционный для современных BMW джойстик без фиксированных положений? В X1 коробкой управляет именно рычаг. Казалось бы, какая мелочь, но это лишь верхушка айсберга. Вглядываясь глубже, и вовсе можно усомниться в том, что перед нами BMW: двигатель установлен не продольно, а поперечно, основной привод осуществляется

BMW X1 XDRIVE20D

ДВИГАТЕЛЬ

Тип	турбодизель, L4, поперечное расп.
Рабочий объем, см³	1995
Макс. мощность, л. с. при об/мин	190/4000
Макс. крутящий момент, Нм при об/мин	400/1750

ТРАНСМИССИЯ

Тип привода	4WD
Тип КПП	АКП 8

ПОДВЕСКА

Передняя / задняя	независимая McPherson / независимая многорычажная
-------------------	---

ТОРМОЗА

Передние / задние	дисковые / дисковые
-------------------	---------------------

МАССА

Снаряженная / полная масса, кг	1625 / 2145
--------------------------------	-------------

ДИНАМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Разгон 0–100 км/ч, с	7,6
Максимальная скорость, км/ч	219

РАСХОД ТОПЛИВА

Городской/загородный/смешанный цикл, л / 100 км	5.9–5.7/4.7–4.5/5.1–4.9
Топливный бак, л	61
Размер шин	225/50 R18



КОМФОРТ****

По меркам компактных кроссоверов, в BMW X1 есть практически все, что душе угодно: отличная медиасистема, удобная посадка, регулировка кресел с памятью, системы активной безопасности... А вот шумоизоляция могла бы быть и получше.

Салон просторен и уютен, но отличается от традиционного салона BMW

на переднюю ось, а задняя подключается с помощью муфты. А салон? Вроде бы на месте все знакомые кнопки, рычажки и переключатели, но где знаменитый «кокпит», выстроенный вокруг водителя? Тот, который с первых же секунд пребывания за рулем повышал уровень адреналина в крови, обострял реакцию и притуплял чувство опасности? В новом X1 чувствуешь себя внутри обычного кроссовера. Однако, посидев несколько минут, успокоившись и осмотревшись, начинаешь кое-что понимать.

только заглядываешь на задний ряд сидений. В первом X1 там было откровенно тесно, а теперь – простор, причем по всем направлениям. Переход на переднеприводную компоновку позволил заметно увеличить размеры салона, сохранив привычные габариты. Правда, в версии, которая побывала у нас на тесте, никаких особых привилегий пассажирам «галерки» не предлагается. Да, есть продольная регулировка сидений, но она нужна, скорее, для того, чтобы слегка увеличить объем багажника. Из опций – странные пластиковые столики наподобие тех, что встречаются в самолетах. Устраивать на них трапезу во время движения рискованно.

НЕОБХОДИМОЕ И НЕ ОЧЕНЬ

Радикальный ход со сменой платформы становится понятен, как



1. На поверхности джойстика можно писать пальцем, что облегчает ввод пункта навигации на ходу
2. Уровень масла, давление в шинах, а также многое другое можно узнать, не выходя из автомобиля
3. Традиционный переключатель режимов движения, но без кнопки настройки жесткости амортизаторов



Автомобиль отлично ведет себя на трассе, а вот на бездорожье лучше на нем не соваться

ГОРОД*****

Отличный обзор и небольшие габариты позволяют без труда маневрировать в ограниченном пространстве, к тому же в этом помогают электронные помощники.

За рулем находиться куда приятнее. Причем даже в нашей относительно скромной комплектации присутствует намек на роскошь. Деревянные накладки – явно не предмет первой необходимости, равно как и устройство для подключения iPhone в подлокотнике: для подавляющего большинства задач хватает протокола Bluetooth. Из действительно полезных вещей стоит отметить проекционный дисплей, причем яркость и положение проекции регулируется в широких пределах. Руль несколько тоньше, чем на других моделях марки, зато с удобными приливами под спортивный хват. Медиасистема весьма продвинутая, в частности в джойстик встроен тачпад, позволяющий писать буквы и цифры – это упрощает общение с навигационной системой. Впрочем, это ведь BMW. Давайте поскорее заведем двигатель.

Приборка информативна и лаконична, ее дизайн практически не меняется от поколения к поколению



Усевшись в удобные сиденья, можно без труда покрывать тысячи километров, особенно по Европе, ведь автомобиль дизельный и очень экономичный





1

ГРЕЙДЕР***

При движении по грунтовке, прежде всего, нужно помнить: тише едешь – дальше будешь. Подвеска очень короткоходная и очень жесткая, любая неровность вытрясает дух из тела и грозит пробоем.



2

ТРАССА*****

Разработчикам BMW, похоже, абсолютно безразличны внедорожные возможности их автомобилей, что с лихвой компенсируется отличным поведением на асфальте, а если дорога ровная, то без труда можно двигаться и с максимальной скоростью.



Габариты у нового X1 примерно такие же, как у предыдущего, но визуально он кажется немного больше

ПРИЯТНОЕ ПРОТИВОРЕЧИЕ

Под капотом нашего BMW X1 xDrive20d двухлитровый турбодизель мощностью 190 лошадиных сил. Крутящий момент – вполне убедительные 400 Нм, которые напоминают о себе при каждом старте со светофора. Мотор удачный, поскольку сочетает в себе разнополярные добродетели. С одной стороны, разгон до 100 км/ч укладывается в 7,6 секунды, то есть это «быстрый» автомобиль, причем без традиционной оговорки «по меркам своего класса». С другой стороны, он чрезвычайно экономичный. И пусть данные производителя, обещающего, что расход ни в одном из циклов не превысит шести литров, кажутся не более убедительными, чем средневековые сказки про вурдалаков, однако уложиться в восемь литров тяжелого топлива можно легко, даже не ударяясь в водительскую аскезу.

ХОРОШО, НО НЕДОЛГО

Существуют и переднеприводные модификации X1, но мы, конечно, взяли на тест машину с четырьмя ведущими колесами. Задние подключаются с помощью муфты. На сухом покрытии тонкости работы полноприводной трансмиссии на скорости распробовать непросто, но на удачу выпал первый снежок. Если отключить страхующую электронику, то автомобиль охотно едет боком, активно работая всеми четырьмя колесами, при этом сохраняет прозрачную управляемость и остается полностью предсказуемым. Жаль только, что эта идиллия длится лишь до момента перегрева муфты, причем X1 превращается из полноприводного в переднеприводный довольно быстро. Впрочем, вряд ли кто будет использовать его в качестве дрейф-кара.

Что касается внедорожных возможностей модели, то они

1. При невеликих размерах BMW X1 имеет просторный салон и довольно вместительный багажник
2. Сиденья заднего ряда складываются во всех пропорциях, а также двигаются вперед-назад

ограничены не самым большим дорожным просветом и порядочными свесами. Никаких инструментов для управления полным приводом или преодоления внедорожных участков в BMW традиционно нет, ведь главная задача этого «баварца» – не выжить в лесной грязи, а сохранить способность к управляемому движению при внезапном ухудшении дорожных условий, то есть наличие дороги подразумевается.

СЪЕХАТЬ? НЕ СТОИТ

Естественная среда обитания BMW X1 – асфальт. Подвеска достаточно жесткая, так что невольно задумываешься, насколько комфортно будет ехать по столь любимой европейцами брусчатке? Впрочем, в Старом Свете по мегаполису принято перемещаться черепашьям ходом. И не вздумайте газовать на грунтовке: подвеска настолько

короткоходная, что при любом переборе со скоростью ваш позвоночник осыплется как осенние листья под порывом ветра. Кстати, шумоизоляцию идеальной тоже не назовешь: в салон проникают шумы самой разной природы. Однако это уже можно списать на класс автомобиля: все-таки это один из младших BMW, и ждать тут представительского уровня акустического комфорта не стоит. Зато



3. Эти столики весьма хлипкие, использовать их на ходу – занятие весьма рискованное

4. Теперь на заднем ряду много места, если вы, конечно, не баскетболист или борец сумо



РЕЗЮМЕ****

Динамичный и хорошо оснащенный автомобиль для города и загородных поездок по асфальту – стильный, дорогой и породистый.

190 «лошадок», по нынешним меркам совсем немного, но BMW X1 20d действительно быстрый автомобиль

а будущего хозяина еще беднее. К выбору опций стоит подходить очень внимательно: так, подогрев руля стоит 16 200 рублей... Может, лучше надеть перчатки? Бесключевой доступ обойдется в 33 200 рублей – удобно, но дорого. И так ли уж нужны электроприводы регулировки кресел с памятью за 80 000 рублей? Или атта-

стический CD-проигрыватель за 8600 рублей? BMW X1 xDrive20d в самой простой версии стоит 2 320 000 рублей, но в нашей тестовой комплектации – целых 3 602 100 рублей! Общая цена опций такова, что на эти деньги можно купить еще одну, довольно приличную машину.

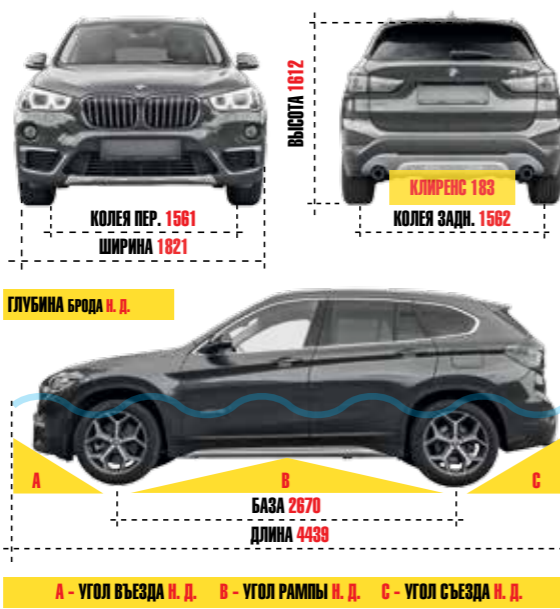
ПОРОДА

Полностью мутировав, изменив компоновку и тип привода, BMW X1 сохранил главное – характер. Как и раньше, это быстрый и прекрасно управляемый автомобиль, который просто создан для тех любителей кроссоверов, которые по доброй воле вообще не съедут с асфальта. И пусть эту модель нельзя назвать идеальной, и уже тем более ее сложно назвать доступной, но она действительно интересна. И пусть за те деньги, которые просят за наш xDrive20d, можно купить почти все что угодно – от солидного седана до серьезного внедорожника – кроссовер BMW все равно не потеряется на этом фоне. Его не забыли научить ездить, а это в машине, как ни крути, самое главное. **4x4**

все это с лихвой компенсируется прекрасной, точной, интуитивной управляемостью – тут уж инженеры BMW себе не изменили. Мало какие кроссоверы способны подарить столько удовольствия от вождения.

ИЗЛИШЕСТВА

Подробно рассказывать о ценах на этот авто вряд ли имеет смысл: в России предлагается шесть модификаций BMW X1, список опций так же велик, как и цены на дополнительное оборудование. Беспечно набирая «допы», машину легко можно сделать дороже раза в полтора. Лучше подумать не о том, что прикупить, а о том, от чего стоило бы отказаться. Например, от нелепых столиков на галерке, от навороченной, но несурзано дорогой мультимедийной системы, от деревянных вставок в интерьере. От восемнадцатидюймовых дисков, которые делают X1 еще жестче,



Wrangler Duratrac – новые шины для внедорожников. Незаменимы зимой.

www.goodyear4x4.ru



* Движение в удовольствие



Адреса магазинов:

Москва, ул. Смольная, д. 63Б (м. Речной вокзал) - ТЦ «Экстрим», 1 этаж, пав. В9, тел.: +7(495) 920-44-20
 Москва, Сколковское шоссе д. 31 корп. 1 - ТЦ «СпортХит», 1 этаж, тел.: +7 (495) 798-70-48
 Тверь, б-р Цанова, д. 6, стр. 1 - ТЦ «ВПОХОД» (1-ый этаж), тел.: +7 (4822) 710-710; +7 (920) 691-07-10
 Новосибирск, ул. Волочаевская д. 64 корп. 1, тел.: +7 (999) 300-93-20, e-mail: novosib@4x4ru.ru
 Розничным покупателям: +7 (495) 220-03-20, e-mail: shop@4x4ru.ru
 Оптовый отдел: +7 (495) 508-03-20, e-mail: sale@4x4ru.ru



MADE TO FEEL GOOD.*

ВЕДЬМАК, ИЛИ ДЕМОНИЧЕСКИЙ НЕМИ

ТЕКСТ: DARIUSZ LUBERDA ФОТО: MICHAL PIEREWICZ

ВООБЩЕ-ТО ПОЛЯКИ – ИСТОВЫЕ КАТОЛИКИ. НО ДЖИПЕРЫ ВО ВСЕХ СТРАНАХ ОДИНАКОВЫ – САМ ЧЕРТ ИМ НЕ БРАТ! И СВОИХ ОФФРОУДНЫХ МОНСТРОВ ОНИ НЕ РЕДКО НАЗЫВАЮТ ИМЕНАМИ ВСЯКОЙ СКАЗОЧНОЙ НЕЧИСТИ.



Годы, отданные оффроудному делу, не отбили у меня желания днями крутить гайки в мастерской и днями же просиживать за компьютером в поисках подходящих запчастей для какого-нибудь четырехколесного исчадия. На этот раз искрой, которая разожгла во мне огонь желания, стала новость о том, что «Крайслер» представил свой новый 707-сильный двигатель HEMI Hellcat 6.2 L Supercharged. Какая удача, подумал я: половину работы за меня уже сделали американские маркетологи, предложившие имя своему монструозному пожирателю бензина, а заодно, того не ведая, и моему очередному проекту – Hellcat, то есть «Ведьмак»!

И НИКАКИХ «ЭВОЛЮЦИЙ»

Выдающемуся движку, понятное дело, нужен уникальный автомобиль. Весь мой двадцатилетний опыт в индустрии тюнинга подсказывал мне, что потрясти аудиторию одним лишь мотором, пусть и мирового уровня, вряд ли удастся – и экстерьер, и интерьер «Ведьмака» должны быть вне конкуренции. Ни один зазнайка не должен пройти мимо моего творения, не повернув головы кочан! Тем более что оно разительно отличается от всех произведенных мной ранее «Эволюций» на базе продукции Jeep. К слову, именно поэтому я окрестил свой проект Hellcat, а не, например, Jeep EVO III,

хотя предыдущие мои машины так последовательно и назывались: Jeep EVO I и Jeep EVO II.

Нельзя сказать, что проект шел совсем гладко. Так, мне не удалось сразу заказать двигатель – все из-за дурацкой волокиты с оформлением заказа на новый мотор, которую зачем-то устроили ребята из Chrysler. На планете Земля я оказался третьим в очереди за этим движком, а потому должен был ждать месяц-другой. Будучи убежденным



Качество сварки каркаса радует. Хорошо виден оригинальный топливный бак

Вся история этого суперкара началась с того, что на свет появился 707-сильный двигатель HEMI Hellcat 6.2 L Supercharged



фанатом двигателей HEMI – мой первый «Джип» имел под капотом 5.7-литровый V8, а другой был оснащен 6.1-литровой «восьмеркой» – я принял решение набраться терпения и ждать. Ожидание растянулось аж на девять месяцев! Я потерял всякую надежду и начал было присматривать движок от Chevrolet, когда из-за океана прилетел долгожданный «мейл» о том, что HEMI готов к отправке. Две недели спустя мотор был в моей мастерской.

НЕ ДЛЯ ГРЯЗИ, А ДЛЯ КНЯЗЯ

То и дело лаская взглядами чудо американской инженерии, мы с моим механиком Гжегожем приступили к постройке «оффроуде-



Разглядывать этот автомобиль снизу так же интересно, как и сверху

ра». Нет, думали мы, этот красавец-автомобиль не поедет на ралли и уж тем более не будет иметь ничего общего с трофи-рейдами. В отличие от двух своих предшественников, Hellcat виделся нам как шоу-кар или, если хотите, демо-кар – легко управляемый аппарат, представляющий собой триумф дизайна и эдакую витрину новейших технических решений.

ДЬЯВОЛ НОСИТ DANA

Для начала мы собрали каркас машины, переходящий в трубообразную раму из высокопрочной нержавеющей стали. Богатырский HEMI агрегатирован с пятиступенчатой автоматической трансмиссией, способной переварить 1000 лошадиных сил мощности и столько же ньютон-метров момента. Причем управление передаточными числами происходит при помощи бортового компьютера, а водитель самостоятельно может настраивать необходимые в конкретной ситуации параметры.

Я выбрал раздаточную коробку от Jeep JK. Не было нужды устанавливать раздатку Atlas или нечто схожее по крутизне – предназначение у машины другое, что я отметил выше. Также пришлось отказаться от порталных мостов Volvo, задействованных в обоих моих ранних проектах. Извест-

1. Я решил построить собственные порталные мосты, взяв за основу проверенные «джиповские» мосты Dana

и дополнив конструкцию фирменным комплектом

2. «Привязка» середины заднего моста к раме машины



1



2

Богатырский HEMI агрегатирован с пятиступенчатой автоматической трансмиссией, способной переварить 1000 лошадиных сил мощности и столько же ньютон-метров момента. Управление передаточными числами происходит при помощи бортового компьютера.

но, как сложно их обслуживать: буквально все уплотнители сочатся маслом. К тому же рев, издаваемый движущимся «Лапландером», способен испугать даже танкиста. Вместо этого я решил построить собственные порталные мосты, взяв за основу проверенные «джиповские» мосты Dana и дополнив конструкцию фирменным комплектом. Сведение воедино фирменных и самодельных компонентов было непростой задачей: пришлось искать новые фланцы, поворотные кулаки, приводные валы и тормозные суппорты. Тем не менее результат превзошел мои самые смелые ожидания – в движении мосты практически бесшумны! Подвеска получилась с перспективой последующей доработки: например, имеется возможность установки центральной системы подкачки.



3



4



3. Чем мощнее машина, тем сильнее должны быть и тормоза: проверенный бренд Brembo не подведет

4. Ход подвески на сжатие ограничивается гидроупорами

Сзади – основной радиатор системы охлаждения, под капотом – радиаторы масла, трансмиссии и ГУРа



Hellcat – это демо-кар, построенный из наилучших автокомпонентов. Его следующие инкарнации могут быть адаптированы к самым разным потребностям заказчиков: есть всевозможные варианты двигателей, трансмиссий, подвески – на любой вкус и для любых задач.

В отделке салона применена кожа Нарра – и стильно, и легко очищать ее от пыли

Само собой машина стала выше, в том числе и за счет 37-дюймовых шин на 20-дюймовых дисках.

С учетом звериной энергооборуженности двигателя мы выбрали тормоза помощнее – знаменитой марки Brembo. Передние тормоз-

ные диски имеют внушительный диаметр 390 мм и 6-цилиндровые суппорты, сзади установлены 360-миллиметровые диски и 4-цилиндровые суппорты. Что касается подвески, то тут я целиком положился на американских произ-

водителей, которые для этого типа машин предлагают четырехрычажную конструкцию. А вот регулируемые амортизаторы были заказаны у моего давнего знакомого из SX Racing. В то же время гидроцилиндр рулевого управления представляет собой профессионально выполненный агрегат, произведенный в США, а не какую-нибудь самоделку.

Уже по названию «крайслеровского» движка – Hellcat – можно догадаться, что он способен разогреваться, как адская сковорода. Вот почему я счел за благо взять систему охлаждения помощнее – пяти радиаторов мне показалось достаточно. Основной радиатор поместился сзади, ближе к корме, чтобы охлаждающая жидкость, пройдя по контуру внутри трубообразной рамы, успела отдать лишнее тепло. Прочие охладители – масла, трансмиссии и ГУРа – втиснулись в подкапотное пространство. Интересно, что воздух в системе впуска также охлаждается, но не в интеркулере, как обычно, а при помощи двух кулеров с встроенным компрессором.



НЕПЫЛЬНЫЙ НИ ТЕСН

Высокие технологии, которые применялись при постройке нашего болида, нашли свое место и в интерьере. Чтобы салон был одновременно и комфортным и практичным, мы использовали в его отделке кожу Нарра – ее легко очистить от пыли. Вместо привычной «торпеды» используется высококачественный TFT-дисплей, облегчающий драйверу управление системами автомобиля. В центральную консоль вмонтирован iPad, который помимо

прочего используется как навигатор, музыкальный центр и экран камеры заднего вида. Позади сидений притаились четыре динамика Jensen, соединенные с усилителем мощности. Повторюсь, хотя Hellcat не планируется использовать в каких бы то ни было внедорожных соревнованиях, его салон устроен так, что его легко отмыть обычным «керхером».

Итак, Hellcat – это демо-кар, построенный из наилучших автокомпонентов. Его следующие инкарнации могут быть адаптированы

к самым разным потребностям заказчиков: есть всевозможные варианты двигателей, трансмиссий, подвески – на любой вкус и для любых задач. В этом смысле, как вы можете догадаться, никаких технических ограничений нет, разве что только финансовые. **4x4**

Материал любезно предоставлен журналом OFF-ROAD PL. Перевод с английского: ПЕТР ЛИХОЛИТОВ.

1. Приборка у автомобиля полностью электронная, информация высвечивается на TFT-дисплее

2. В центральную консоль вмонтирован iPad, который помимо прочего используется как навигатор, музыкальный центр и экран камеры заднего вида

ООО «ПОЛИУРЕТАН»
запчасти для всех видов автотранспорта

ЗВЕЗДА КАЧЕСТВА 2015 г.
ВСЕРОССИЙСКИЙ РЕЙТИНГ КАЧЕСТВА ТОВАРОВ И УСЛУГ

8-800-707-0054
(бесплатный звонок по России)

www.polyurethan.ru

ИСПЫТАНО В ЭКСТРЕМАЛЬНЫХ УСЛОВИЯХ
PUS4.RU

РЕКЛАМА

КОНТРОЛЬНЫЕ СБОРЫ В МАРОККО

ВО МНОГИХ ВИДАХ СПОРТА ПЕРЕД СЕРЬЕЗНЫМИ СОРЕВНОВАНИЯМИ – ЧЕМПИОНАТАМИ МИРА ИЛИ ОЛИМПИЙСКИМИ ИГРАМИ – ПРОВОДЯТСЯ КОНТРОЛЬНЫЕ СБОРЫ. РАЛЛИ-РЕЙДЫ В ЭТОМ ОТНОШЕНИИ НЕ ИСКЛЮЧЕНИЕ: В ЭТОЙ ДИСЦИПЛИНЕ «ПРОВЕРКОЙ БОЕМ» ПЕРЕД «ДАКАРОМ» И «АФРИКОЙ РЕЙС» СТАЛ ОДИН ИЗ ИНТЕРЕСНЕЙШИХ ЭТАПОВ КУБКА МИРА – OILIBYA RALLY OF MOROCCO. МАРШРУТ ГОНКИ СОЧЕТАЕТ САМЫЕ РАЗНЫЕ ТИПЫ РЕЛЬЕФА И ВНЕДОРОЖНЫХ ПРЕПЯТСТВИЙ – ИДЕАЛЬНАЯ ПРОВЕРКА ТЕХНИКИ И НАВЫКОВ ПИЛОТИРОВАНИЯ ПЕРЕД СЛОЖНЕЙШИМИ МАРАФОНАМИ!

ТЕКСТ: МИХАИЛ ЛАСТОЧКИН, ОЛЬГА ЗВЯГИНА
ФОТО: NPO, CRISTIANO BARNI, EDO BAUER, ALAIN ROSSIGNOL, ALESSIO CORRADINI



Семнадцатое издание проводящейся под патронажем его величества короля Марокко Мохаммеда VI гонки объединило этапы Кубка мира FIA и чемпионата мира международной мотофедерации, собрав внушительное количество участников – во всех зачетных категориях старт приняло более 300 спортсменов. За шесть гоночных дней им предстояло преодолеть почти две тысячи километров, 1282 из которых приходились на спецучастки.



Дебют Peugeot 3008 DKR «под седлом» Карлоса Сайнца прошел на «отлично» – второй результат экипажа в гонке определен ошибками опытного штурмана Лукаса Круза



Нассер Аль-Атия и Маттье Бомель в завершившемся сезоне Кубка мира показали 100% результат – со всех этапов, в которых участвовали, привозили домой «золото»

Два автомобильных зачета собрали 95 единиц техники, в них были представлены все основные «конюшни»: X-Raid, Overdrive, Peugeot Sport, G-Energy Team, South Racing, Sodcars, Team De Rooy, Mammoet и многие другие.

ЗНАКОМЫЕ ФАМИЛИИ

Безусловно, главным претендентом на победу в марокканском ралли был Нассер Аль-Атия. Катарец в прекрасной форме – в этом сезоне он выиграл все этапы Кубка мира, на которых стартовал, на африканскую гонку он приехал в досрочно завоеванном статусе обладателя почетного трофея! Нассер выступал на полноприводной версии Toyota HiLux Overdrive. Разработанный командой перспективный заднеприводный багги – одна из главных обсуждаемых ралли-рейдовым сообществом тем последних недель – оказался сыроват для Марокко, а как мы теперь знаем, и для «Дакара». Также «Тойоту» выбрали и другие знаменитые пилоты: в частности, Хуан Рома и Эрик Ван Лун.

А вот Peugeot успел обновиться – Карлос Сайнц тестировал «свежеиспеченный» заднеприводный багги 3008 DKR. Победитель Silk Way Rally Сирил Депре управлял Peugeot



Победитель гонки НАССЕР АЛЬ-АТТИЯ

«Это была тяжелая гоночная неделя, потому что мы много раз открывали дорогу. Мы концентрировались на каждом этапе, чтобы поймать хорошую скорость и использовали любую возможность, чтобы выиграть время у наших конкурентов. В гонке было много интересной работы в навигации – Маттье со своей задачей справился отлично. В целом, этот сезон у нас получился фантастический: мы выиграли шесть гонок из шести, в которых участвовали на нашем автомобиле Toyota. Я очень счастлив такому успеху и той подготовке, которая у нас получилась к «Дакару – 2017!»»



**ВЛАДИМИР ВАСИЛЬЕВ
и КОНСТАНТИН ЖИЛЬЦОВ**

«Мы общались со всеми экипажами, с которыми часто выступаем на Кубке мира и на «Дакаре». Мы рады видеть старых друзей, надеюсь, что это взаимно! На марокканских трассах мы не сдаемся, боремся каждый день. Не имеет значения, какой день гонки сейчас идет – всегда стараемся опередить как можно больше соперников. Очень приятно, что в итоге на финише оказались на подиуме!»



КОНСТАНТИН ЖИЛЬЦОВ

«Мы всегда морально настроены на то, чтобы бороться до самого конца, не опускаем руки. Нашей задачей на эту гонку было доехать до финиша, причем важнее постараться показать хороший результат для себя, нежели бороться за медали. Получилось неплохо, и к тому же без медалей не остались. Считаю, что наша задача выполнена. Мы попробовали все, что планировали, – нужно сделать выводы и идти дальше. Всегда, когда попадаешь на подиум, настроение хорошее. Как говорят, самое проигрышное места второе и четвертое. А мы – третьи!»



Хуан Рома потерял подиум на заключительном этапе – не выдержала трансмиссия его прототипа «Тойота»

2008 DKR16, а на «списанных» командой в клиентские прототипах первой версии выступали шейх Халид Аль-Кассими и Гарри Хант. X-Raid представляли Язид Аль-Раджи, Мика Хирвонен, Орlando Терранова, Якуб Пшегонски и Борис Гарафулик.

РОССИЯНЕ В МАРОККО

Не только ради тренировки приехал в Марокко и еще один экипаж, выступающий на Mini All4Racing. Правда, обслуживается и готовится к гонкам машина не в немецком X-Raid, а в петербургской команде VRT. Выступающие за G-Energy Team чемпионы России Владимир Васильев и Константин Жильцов на любой гонке претендуют на награды!

Константин Жильцов: «Наш автомобиль претерпел ряд модификаций, важно опробовать их перед «Дакаром», понять, в каком направлении двигаться, как будут

выдерживать нагрузку все узлы и механизмы. Мы много работали с подвеской, она достаточно серьезно изменилась в плане жесткости и работы амортизаторов. Цель на гонку в Марокко у нас одна – мы приехали бороться с нашими друзьями. Задача – попасть на подиум, по возможности выиграть!».

В зачете «серийных» автомобилей T2 Россию представлял Алексей Кузьмич, ассистировавший саудовскому гонщику Ясиру Сейдану, а в классе «легких багги» T3, напротив, россиянин Рустэм Галимов выступал в качестве пилота, а помогал ему иностранец – француз Жан-Мишель Полато.

МОТО И КВАДРО

Райдеры на марокканском ралли выступали в одном из двух соревнований: финальном этапе чемпионата мира FIM по кросс-кантри ралли или в зачете для серийной техники Enduro Cup.



Орlando Терранова на каждом этапе гонки финишировал сразу за россиянами и в итоге занял четвертое место



елям с чистыми простынями и кондиционерами!), а ночуют в пустыне в палатках на временном бивуаке. Обслуживание техники в этом случае разрешается только силами экипажа. Таким образом, маршруты двух дней как бы объединяются в один, в данном случае это более 600 боевых километров, что требует более бережного отношения к автомобилю.

Владимир Васильев: «В режиме Закрытого парка после финиша первой части марафонского этапа можно делать все, что угодно, но только самостоятельно. У нас с машиной все было в порядке, мы просто поменяли колеса. Аль-Аттия менял рулевую тягу».

Ронан Шабо стал третьим представителем Toyota Overdrive в десятке сильнейших

**БОЛЬШЕ СКОРОСТЬ,
МЕНЬШЕ ПЕСКА**

Марокканские «контрольные сборы» прошли успешно и наверняка помогут участникам марафонов! Разнообразие препятствий и рельефов отлично подходило для тренировки и теста техники. Правда, многие участники отмечали, что в этом году организаторы «Ралли Марокко» подготовили трассу, которая сильно смахивает на «Дакар» этого года – было больше скоростных спецучастков и меньше технически сложных!

В категории FIM Россию – и Автомотоклуб московской полиции! – представляли известнейшие мотоциклисты нашей страны Анастасия Нифонтова и Александр Иванютин.

Анастасия Нифонтова: «Гонка в Марокко одна из моих самых любимых. Во-первых, потому что это Африка, здесь очень много разнообразного грунта и интересного рельефа, от горных перевалов до песчаных дюн Сахары. Во-вторых, перед главной зимней гонкой года (для кого-то «Дакар», для кого-то «Африка рейс») сюда съезжается максимальное количество участников, чтобы потренироваться и прикинуть свои силы перед ралли-марафоном».

В категории Enduro Cup выступали опытные представители Troyka Team моторайдер Дмитрий Агошков и квадроциклист Александр Максимов. Таким образом, россияне были представлены во всех статусных зачетных категориях Oilibya Rally of Morocco!

БЕЗ МЕХАНИКОВ

Особенностью «Марокканского ралли» стало проведение так называемого «марафонского этапа», что часто практикуется на «Дакаре». Организован он так: между спецучастками двух дней спортсмены не возвращаются в лагерь гонки к механикам (и пятизвездным от-



Микко Хирвонен уверенно и агрессивно проходил горные серпантинны, но на 4 этапе все-таки улетел в небольшой овраг

МАРОККАНСКИЕ ХРОНИКИ

СУПЕРСПЕЦУЧАСТОК, 7 КМ

На короткой трассе необходимо быть максимально внимательным, чтобы избежать ошибок в пилотировании, которые могут стоить очень дорого. Результат дня определяет порядок старта на первый большой этап. Даже семь километров – хорошая разминка! Трасса оказывается не самой ожидаемой:

последний отрезок спецучастка закручен по горам. Сплошные овраги и повороты с высокими обрывами. Покрытие на горном серпантине очень скользкое.

Пролог выигрывает Аль-Аттия.

Александр Максимов: «Я открывал гонку. Стартовать первым мне не привыкать, опыт есть, но на международном ралли-рейде тако-

го уровня я делал это впервые. На трассе оказалось много сюрпризов. Сразу со старта увидел стадо верблюдов, голов пятьдесят, которые спускались с горы прямо в районе боевой трассы. Визуально было ощущение, как будто гора движется! Метров 100 петлял между ними. Зная, какие они бестолковые, делал это как можно спокойнее и максимально бесшумно».

ПЕРВЫЙ ЭТАП: ПРИМОРСКИЙ МАРШРУТ
 Лиазон – 85 км и два СУ – 70 и 50 км, разделенные 53-километровой нейтрализацией.

Кольцевой этап вокруг Агадира получается совсем простым. Первая секция проходит вдоль океана по живописной извилистой дорожке с трамплинами, «волнами», неглубокими бродами и песчаными отрезками. Второй СУ жестче, более каменистый, с постоянными связками поворотов и достаточно холмистый. Трасса полностью повторяет

прошлогоднюю, но проходится в обратном направлении.

Начинаются неприятности у Peugeot Sport: несколько раз переворачивается и «завязывает в узел» свой 2008 DKR Сирилль Депре. Зачета на спецучастке нет, но к следующим стартам француза допускают.

В категории внедорожников уходит в отрыв Нассер Аль-Аттия, выигрывая обе зачетные секции. Больше минуты его «Тойоте» уступают Mini Микко Хирвонена и Peugeot 3008 Карлоса Сайнса. Васильев – пятый.

Константин Жильцов: «Ехавший перед нами багги сильно

женных долиной, можно ехать на максимальных скоростях. Далее техничные отрезки с коварной навигацией приводят гонщиков к первым дюнам, примерно через 25 километров опять следует кусок каменистой дороги. Очень много дорожек, поворотов, ответвлений. Преодолевших всю непростую дистанцию участников ждет красивый бивуак в самом сердце пустыни.

Победу на спецучастке вновь празднует экипаж Нассера Аль-Аттия и Матье Боммеля, а опытный штурман Сайнца Лукас Круз теряется на 17 минут, что отбрасывает экипаж на четвертое место в общей

Еще недавно выступавший на мотоцикле Якуб Пшегонски все увереннее чувствует себя за рулем прототипа! В Марокко поляк вошел в ТОП-5 этапа Кубка



Язид Аль-Раджи отлично начал гонку и даже был вторым в текущей квалификации, однако на пятом этапе его Mini All4Racing остался без турбины...

классификации. Разбивает клиентский Peugeot 2008 Гарри Хант.

В категории мотоциклов и квадроциклов этап выигрывает представитель Honda Пауло Гонсалвеш. Он же становится новым лидером гонки, отеснив Тоби Прайса на вторую строчку. Австралиец уступает лидеру 45 секунд. Вторым на финиш этапа прибывает Рики Брабек на Honda, который смог опередить Сэма Сандерленда из KTM и вернуться в тройку лидеров по итогам трех дней. Иванютин поднимается на 14 позицию текущей классификации.

Дмитрий Агошков: «На 155 километре меня догнал первый автомобиль – это был Нассер Аль-Аттия. Он проехал, оставив за собой огромный шлейф пыли,

напылил, из-за чего мы чуть не влетели в двух мотогонщиков, почему-то остановившихся посреди дороги. Мы их увидели буквально за метр и еле-еле увернулись – повезло!»

ВТОРОЙ ЭТАП: ОТ ОКЕАНА К ДЮНАМ

Первая часть марафонского этапа: после 263-километрового лиазона участники проходят 291 боевой километр и прибывают в полевой лагерь. Техника обслуживается только силами экипажей. Этап-марафон проводится на ралли Oilibya в Марокко впервые!

Трасса представляет собой микст из дюн, песчаных и скоростных дорожек с трамплинами. Прямо со старта, на участке гор, окру-



Не лучшая гонка для Peugeot Sport – на первом СУ разбил свою машину победитель Silk Way Rally Сирилль Депре, на следующий день – Гарри Хант



На «Дакаре 2017» новейшие прототипы Peugeot версии 3008 достанутся сразу пяти пилотам: Петранселю, Сайнцу, Лебу, Депре и Роману Дюма



Следуя за общей тенденцией, команда X-Raid построила экспериментальный багги CBRA. На первых этапах Кубка его доводку поручили Ютте Кляйншмидт, а сейчас этим занимается пересевший с квадроцикла Мохаммед Абуисса

3-литровой емкости для воды. В результате переоценил себя и получил обезвоживание... Хорошо, что медицина здесь опытная – на финише откачали!»

ТРЕТИЙ ЭТАП: ВОСТОЧНЫЙ МАРШРУТ

Марафон продолжается: 75 км лиаzona и 315 гоночных.

После ночи, проведенной в марокканской пустыне под звездным небом, караван ралли продолжает гонку на пути в Эрфуд. Спецучасток начинается с пересечения коварных дюн, чередующихся с рулежными и каменистыми дорогами. Далее трасса приводит участников в долину. Остаток спецучастка проходит по культовым местам, где снимался

так что темп пришлось сбросить, потом также проехал Карлос Сайнс. В общем, когда поехали автомобили, уже стало сложно держать «максималку». Тем не менее иногда разгонялся до 160 км/ч».

Александр Максимов: «День начинался хорошо. Ехал довольно быстро, в одном темпе с Рафалом Соником. После 200 километров трассы прозевал яму – примерно на 100 км/ч слетел с квадрика и перевернулся! К счастью, сам не повредился, только ушибы и синяки, квадроцикл тоже не пострадал. Правда, пробил поилку, и пришлось пару раз останавливаться (а терять время не хотелось, мы же в гонке!) и пить из дополнительной



Удача отвернулась от Рустема Галимова в конце заключительного этапа! Верную победу у россиянина отняли заклинивший вариатор и развалившийся привод



Сирил Депре в Марокко успевал все – и полностью «разложить» автомобиль, и выиграть заключительный спецучасток!

один из фильмов бондианы – «Спектр», по песчаным и скоростным дорожкам.

В категории джипов на сей раз неудержим Карлос Сайнс. «Матадор» выигрывает этап с шестиминутным преимуществом над лидером гонки Нассером Аль-Аттия. Реабилитируется за потерянные позиции и минуты Микко Хирвонен – заканчивает день третьим.

Ван Лун разбивает подвеску и гнет раму на новом для себя автомобиле – Toyota Overdrive.

Владимир Васильев: «Машину на финиш мы привезли в целости и сохранности, у механиков работы немного. Я не думаю, что марафонские этапы были слишком сложны, скорее, они интересны



для участников и необычны. Но что касается быта, то, наверное, можно было сделать что-то поудобнее. Потому что до палаток, которые стояли в пустыне, нельзя было даже дотронуться – с них валил песок».

ЧЕТВЕРТЫЙ ЭТАП: ПЕТЛЯ У ЭРФУДА

Из 376 км общей дистанции дня 319 – боевые.

Четвертый этап становится самым длинным в гонке. Все типичные для Марокко трассы и покрытия представлены в этот день: быстрые и малозаметные дорожки, склоны, высохшие русла, солончак, дюны, феш-феш, песчаные отрезки – все ингредиенты для решающего испытания. Пилотам и штурманам нужно сохранять максимальную концентрацию на протяжении всей дистанции!

Неудачный день для Mini: Аль-Раджи подсаживается и теряет 4 позиции классификации, а Хирвонен не попадает в правый поворот и сваливается в небольшой овраг – с экипажем все в порядке. Сайнс

с Крузом долго не могут взять точку и теряют около шести минут. Первым вновь финиширует Аль-Аттия, успех товарища по Overdrive поддерживает пришедший вторым Рома. Васильев поднимается на четвертое место в «оверолле», теперь у него 15-минутное отставание от Нани Ромы и 6-минутное преимущество над Орландо Террановой.

ПЯТЫЙ ЭТАП: ЭРГ ШЕББИ

Дорожные секции составляют 45 км, спецучасток – 230.

На относительно короткий финальный этап ралли Марокко организаторы приготовили много трудной навигации. Начало спецучастка проходит в дюнах, затем характер трассы меняется. Участники попадают на скоростное плато, ведущее к реке, где важно не пропустить выезд на другой берег! Заключительные километры гонки проходят через дюны, после которых спортсменов встречает финишный подиум.

На «Тойоте» Нани Ромы возникают проблемы с трансмиссией,

Представляющий G-Energy Team экипаж Васильев/Жильцов и качественно подготовился к предстоящей Africa Eco Race, маршрут которой также пройдет по территории Марокко, и попал в число призеров!

Ясир Сейдан из Саудовской Аравии и россиянин Алексей Кузьмич уверенно выиграли гонку в категории T2!

у экспериментального багги CBRA команды X-Raid под управлением Мохаммеда Абуиссы также сломан привод, у Mini All4Racing Аль-Раджи отказала турбина. Мико Хирвонен получает тепловой удар.

Первым финиширует восстановленный 2008 Сирия Депре, вторым – отставший всего на 6 секунд 3008 Карлоса Сайнса. За двумя Peugeot следует наш Mini. Российская команда хорошо подготовила машину, а экипаж ее не сломал – Васильев и Жильцов заканчивают день третьими и поднимаются на подиум гонки! Третье место на марокканском этапе позволяет рос-



По итогам сезона Анастасия Нифонтова завоевала «серебро» женского зачета чемпионата мира!



сиянам стать вторыми в Кубке мира 2016 года!

Ясир Сейдан и его российский штурман Алексей Кузьмич уверенно провели гонку и стали лучшими в зачете T2, что позволило им стать обладателями Кубка FIA в зачете доработанных серийных машин. К сожалению, из-за технических проблем и ошибки в навигации не удалось удержать лидерство в зачете T3 Рустему Галимову и Жану-Мишелю Полато.

Рустем Галимов: «Мы стартовали с 9-минутным преимуществом, лидировали первую половину дистанции, а потом потерялись. Потратили много времени, и нас догнали. По ходу спецучастка поменяли три ремня, у нас отлетел один привод, переключило вариатор. Последние 50 километров ехали в умеренном темпе – просто, чтобы доехать. Отсюда результат – потеряли преимущество и финиши-



РЕЗУЛЬТАТЫ ВОСЬМОГО ЭТАПА КУБКА МИРА ПО РАЛЛИ-РЕЙДАМ RALLY OILIBYA OF MOROCCO - 2016

1	T1/1	Нассер Аль-Аттия (QAT) – Матье Бомель (FRA)	Toyota Hilux Overdrive	12:28:28
2	T1/2	Карлос Сайнс (ESP) – Лукас Круз (ESP)	Peugeot 3008 DKR	12:40:36
3	T1/3	Владимир Васильев (RUS) – Константин Жильцов (RUS)	Mini All4Racing	13:04:37
4	T1/4	Орландо Терранова (ARG) – Паоло Фиуза (POR)	Mini All4Racing	13:12:21
5	T1/5	Якуб Пшегонски (POL) – Том Колсуол (BEL)	Mini All4Racing	13:38:03
...				
18	T2/1	Ясир Сейдан (SAU) – Алексей Кузьмич (RUS)	Toyota LC 200	17:37:15
...				
20	T3/1	Пьетро Синотто (ITA) – Маурицио Доминела (ITA)	Polaris RZR 1000	18:22:30
21	T3/1	Рустем Галимов (RUS) – Жан-Мишель Полато (FRA)	Polaris RZR 1000	18:30:34

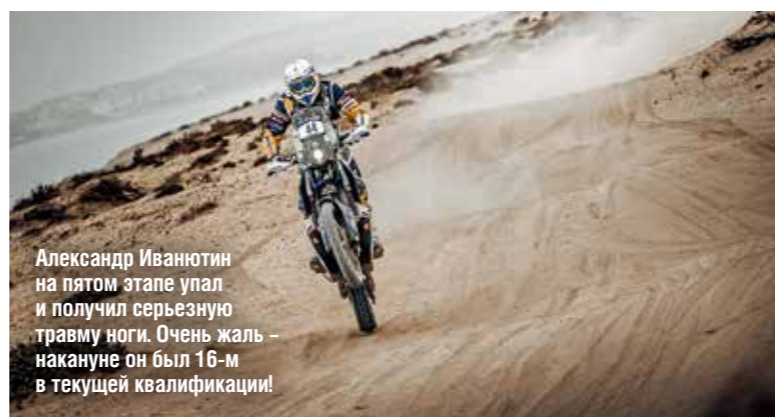
РЕЗУЛЬТАТЫ ФИНАЛЬНОГО ЭТАПА ЧЕМПИОНАТА МИРА FIM

1	FIM/1	Тоби Прайс (AUS)	KTM 450 Rally Replica	13:06:35
2	FIM/2	Сем Сандерленд (GBR)	KTM 450 Rally Replica	13:14:19
3	FIM/3	Пабло Кинтанилья (CHL)	HUSQUARNA FR 450 Rally Replica	13:23:37
...				
14	EC/1	Лоренцо Сантолино Санчес (ESP)	SHERCO	14:56:08
...				
32	EC/8	Дмитрий Агошков (RUS)	KTM	17:44:42
...				
34	FIM/25	Анастасия Нифонтова (RUS)	HUSQUARNA FR 450 Rally Replica	18:02:32
...				
41	EC/12 ECQ/2	Александр Максимов (RUS)	YAMAHA	20:06:27

FIM – зачет чемпионата мира, EC – зачет Enduro Cup, ECQ – зачет Enduro Cup Quadro



Дмитрий Агошков показал лучший результат среди россиян – 32 место в общем мотозачете и 8 место в Enduro Cup



Александр Иванютин на пятом этапе упал и получил серьезную травму ноги. Очень жаль – накануне он был 16-м в текущей квалификации!

ровали вторыми. Спецучасток был очень интересным, но мы потерпели неудачу.

В целом гонка мне понравилась, хороший опыт, много разных трасс: песок, камни, дюны. Хотя дюн хотелось бы больше, но с сегодняшними нашими поломками мы их проходили с трудом».

Победителем Ралли Марокко 2016 в мотоциклах становится австралиец Тоби Прайс. Сэм Сандерленд зарабатывает «серебро»! Пабло Кинтанилья (Husqvarna) занимает только третье место, но по итогам сезона 2016 чемпионом Мира FIM становится именно он!

Александр Иванютин: «В один из моментов гонки я не заметил стенку уступа – просмотрел эту

опасность, потому что когда заблудился, у меня сбился километраж. После падения нажал на кнопку экстренной помощи. Другие участники поначалу проезжали мимо. Потом знакомый гонщик из Индии остановился и еще раз вызвал помощь. Меня забрали с трассы на вертолете».

Анастасия Нифонтова: «В месте, где заканчивалось ограничение, у меня произошел инцидент с Нассером Аль-Аттия. Он только начал прибавлять газ и входить

в 90-градусный поворот, а я ехала наискосок по отношению к его машине. Увидели друг друга в последний момент. У парней округлились глаза, штурман прикрылся легендой, я заверещала от ужаса – мы дружно нажали на тормоза. Грунт был очень скользкий, и нас понесло навстречу друг другу. В последний момент Аль-Аттия понял, что нужно уже нажимать на газ, а не тормозить – его машина поймала сцепление с дорогой, и он успел проскочить. Правда, его заднее правое

колесо ударило переднее колесо моего мотоцикла. Я чуть отлетела в сторону, завалилась на бок, но на самом деле ничего страшного не произошло. Хотя могло быть очень неприятно. На финише я подошла к Бомелю и извинилась. Он сказал, что оставшиеся 50 км до финиша надеялся, что со мной ничего не произошло. Аль-Аттия тоже был рад увидеть, что все в порядке. Никто ни на кого не обижен – это гонки, бывает всякое, хорошо, что так все сложилось!» 4x4



Александр Максимов занял второе место среди квадроциклистов в Enduro Cup!

«АФРИКА»: ЭКА РЕЙС!

ЗИМА ДЛЯ РАЛЛИ-РЕЙДОВ СТРАННОЕ ВРЕМЯ – ИМЕННО В МЕЖСЕЗОНЬЕ ПРОВОДЯТСЯ НАИБОЛЕЕ МАСШТАБНЫЕ ГОНКИ ЭТОЙ ДИСЦИПЛИНЫ АВТОСПОРТА! ОТРАДНО, ЧТО НЕ ВПАДАЮТ В СПЯЧКУ И РОССИЙСКИЕ ПИЛОТЫ И ШТУРМАНЫ. В ЭТОМ ГОДУ В AFRICA ECO RACE И DAKAR RALLY ПРИМУТ УЧАСТИЕ В ОБЩЕЙ СЛОЖНОСТИ БОЛЕЕ 30 НАШИХ СПОРТСМЕНОВ. РОССИЯ БУДЕТ ПРЕДСТАВЛЕНА ВО ВСЕХ ГЛАВНЫХ ЗАЧЕТНЫХ КАТЕГОРИЯХ ОБОИХ СУПЕРМАРАФОНОВ – МОТО, КВАДРО, АВТОМОБИЛЬНОМ И ГРУЗОВОМ. КТО ЖЕ ОТПРАВИТСЯ В СЕВЕРНУЮ АФРИКУ, А КТО В ЮЖНУЮ АМЕРИКУ?

ТЕКСТ: ОЛЬГА ЗВЯГИНА, МИХАИЛ ЛАСТОЧКИН
ФОТО: АВТОР И ИЗ АРХИВА КОМАНД



РОССИЙСКИЕ УЧАСТНИКИ МАРАФОНА «АФРИКА ЭКО РЕЙС»

МОТО

В мотозачете «Африки» вновь примет участие Дмитрий Агошков, закончивший прошлогодний марафон четвертым. Его KTM 450EXC проверен в этом сезоне четырьмя гонками.

Дмитрий Агошков: «Опираясь на опыт участия в марафоне – а все основные сложности у меня возникли в Мавритании – постараюсь проходить дюны с меньшими затратами сил, не брать их в лоб, а искать более удачные траектории. В целом, ехать быстро и экономить силы – вот такие установки на гонку! По результату, конечно, хочется заехать на подиум. Но для этого обязательно нужна удача, и чтобы ехалось легко! Марафон – это длинная дистанция, позиционная расстановка может поменяться в любой день, так как спортивная составляющая разнообразная и сложная. Этапы с серьезной навигацией позволяют выровнять шансы на победу относительно более быстрых гонщиков. Так что я в предвкушении большого серьезного приключения и спортивного состязания, конечной целью которого для всех нас является финишный подиум на Розовом озере!»

За спортивную составляющую марафона «Африка Эко Рейс» традиционно отвечает Рене Метж

В преддверии замечательных автоспортивных новогодних праздников мы по давно заведенной традиции начинаем знакомить наших читателей с участниками марафона «Дакар» и спортсменами, которые выступят на марафоне, финиширующем в Дакаре – «американцами» и «африканцами».

В этом номере журнала мы предлагаем вам предстартовые интервью с представителями российской диаспоры на «Африке Эко Рейс», маршрут которой вновь соединит Монако и столицу Сенегала Дакар, а в следующем – подробно остановимся на участниках проходящей в этом году по территориям Парагвая, Боливии и Аргентины гонки, носящей громкое имя «Дакар».

КЛАССИЧЕСКИЙ МАРШРУТ

Коротко об особенностях маршрута этого года нам рассказал руководитель гонки, многократный победитель «Дакара» **Рене Метж:** «Африка Рейс» – проект, который не стоит на месте, каждый год мы стараемся привнести в гонку что-то новое. Предстоящий выпуск гото-

вит свои особенности. Во-первых, мы поменяли даты, и теперь они не соответствуют прежнему календарю. Мы стартуем позже – технические и административные проверки пройдут 29–30 декабря в Монако. Затем, 31 декабря, мы отправляемся на пароме в Надор. Но главное, что, как и в прошлые годы, мы едем в Дакар! Концепция гонки останется прежней: 5 этапов в Марокко и 6 этапов в Мавритании. В маршруте не планируются серьезные изменения, это если говорить в целом. Но мы добавили кое-какие сложности, а именно – еще немного навигации! Мы будем проезжать по очень красивым местам, которые стоит увидеть! Что касается гонки, то могу добавить, что на Africa Eco Race у всех участников одинаковые условия. Нет такого, что одна часть людей спит в отелях, а другая – на улице. Мы все вместе располагаемся на бивуаках, где нас хорошо кормят и где обеспечен необходимый минимальный комфорт с душами и туалетами. В этой части марокканцы сильно прогрессируют, помогая в организации бивуаков. В Мавритании также наблюдается большой прогресс. Я рад этому!»

Жан-Луи Шлессер очень рад видеть Владимира Васильева и Константина Жильцова в числе участников своей гонки!

КВАДРО

Первым за всю историю гонки россиянином в зачете квадроциклов станет **Александр Максимов:** «Про африканский марафон



в Дакар, ныне «Африка Эко Рейс», я много слышал с самого детства. Но даже не ожидал, что мне самому получится принять участие в этом мероприятии! Готовлю технику и морально готовлю себя. В течение двух недель на гонке нас ждут физические нагрузки или даже перегрузки, поэтому очень важно подготовиться к этому психологически. Я настроен ехать в своем темпе, думая, прежде всего, о финише в Дакаре, а не о мимолетном результате и отыгранных секундах. Понимаю, что на марафоне важна стабильность. Как только начинаешь гнать, темп сбивается и может произойти авария. Думаю, что трасса будет очень непростой. С марокканским ландшафтом я уже знаком, а вот в Мавритании не был ни разу. Наслышан о сложных и коварных дюнах мавританской Сахары – невысоких, но с мягким песком, острыми уступами, воронками. Так что это будет настоящий вызов!»

АВТО

Идейный вдохновитель и директор «Африки Эко Рейс», знаменитый **Жан-Луи Шлессер**, так определил расклад сил в легковом зачете:



Дмитрий Агошков, зачет Мото



Александр Максимов, зачет Квадро

«В этом году у нас будет немало претендентов на победу как на каждом спецучастке, так и по итогам гонки. Среди главных фаворитов я бы назвал Васильева, Маньяльди, Серрадори и Томассе. Помимо них еще около 15 пилотов имеют потенциал заехать на подиум. Так что в категории внедорожников борьба будет очень интересной».

Тема участия в «Африка Эко Рейс» – марафоне, проходящем по

классическому маршруту легендарного африканского «Дакара» и сохранившем традиции его основателя Тьерри Сабина, не раз обсуждалась в экипаже представляющих G-Energy Team постоянных участников южноамериканского «Дакара», действующих чемпионов России и обладателей Кубка Мира 2014 года Владимира Васильева и Константина Жильцова. И вот подготовленный Vasilyev Racing Team прототип Mini готов к старту!



Прототип построен на узлах и агрегатах Toyota LC 80, но с серьезными модификациями – мотор смещен в центр на 40 см, установлены спортивные тормоза, подвеска, изменена развесовка



Максим Кирпилев, пилот



Артем Шевелев, штурман



Владимир Васильев предпочитает технику, подготовленную собственной командой VRT!



Владимир Васильев, пилот



Константин Жильцов, штурман

Владимир Васильев: «Есть несколько причин, почему мы выбрали «Африку Эко Рейс». Одна из основных – в этом году маршрут «Дакара» сразу же из Парагвая заезжает в Боливию на большую высоту, в высокогорье. Это очень серьезные нагрузки на сердце, поэтому мы решили перестраховаться и «проверить» пустыню, которую я никогда раньше «не ездил», так как выступать на «Дакаре» я начал уже после его переезда в Южную Америку. Для меня это будет первый африканский марафон. Марокканские дороги я знаю, а все остальное пока неизведанно, хотя мой штурман имеет хороший опыт участия в «Африке Рейс», так что информации у нас достаточно. Какой-то специальной подготовки не ведем, поедем с чистого листа. Нам интересно проехать эту гонку как маршрут. Все основные конкуренты едут на «Дакар», что очень жалко, так как мне нравится борьба. Но надеюсь, что и на «Африке Эко Рейс» будет с кем поспорничать».

Константин Жильцов: «Для меня это не первый африканский марафон, и какими бы не были гонки в Южной Америке, Африка есть Африка. Здесь даже неважно, кто эту гонку делает. Сама по себе Африка – это отдельная стихия, и любые гонки здесь имеют свою специфику. Для меня лично – это

любимые гонки! Поэтому эмоции от возвращения в Африку – самые приятные!

Спортивную часть гонки готовит очень опытный специалист – Рене Метж, известный человек в ралли-рейдах. Его гонки интересны и трудны, по мне, они гораздо сложнее, чем тот же «Дакар» в исполнении Давида Кастера или Марка Кома. Африка в отношении навигации намного сложнее, что представляет для меня как штурмана дополнительный интерес. Кроме того, самому континенту максимально присущи неотъемлемые атрибуты ралли-рейдов – дюны, песок и навигация. Это не трассы WRC, которые стали превалировать на «Дакаре» в Южной Америке. Последние выпуски аргентинского «Дакара» были абсолютно неинтересными, что тоже сыграло свою роль при принятии решения по участию в «Африке Рейс».

Для нас любительские гонки уже давно переросли в профессиональные, и мы даже не обсуждаем,

какого результата хотим добиться. У нас один результат – победа!

Жан-Луи Шлессер был безумно рад, когда узнал, что мы решили участвовать в его гонке, эмоции переполняли! Володя сейчас один из лучших гонщиков на мировой арене, поэтому его участие в «Африке Эко Рейс», несомненно, принесет большую пользу в развитие проекта, будет способствовать повышению уровня соревновательности и статуса гонки. Моему возвращению в Африку Жан-Луи, думаю, рад вдвойне, ведь он считает меня не только своим детищем, в роли штурмана в ралли-рейдах, но и практически родным человеком!»

Максим Кирпилев и Артем Шевелев из белгородской команды «Трансжострой» третий раз на «Африке», они дважды входили в ТОП-10. Их прототип Toyota построен на узлах и агрегатах Land Cruiser 80.

Максим Кирпилев: «В «Африке Рейс» очень удачно сочетается очень богатая разнообразными



Виктор Хорошавцев,
пилот

Весь сезон Виктор Хорошавцев выступал на BMW X3, на нем же отправится в Африку



Антон Николаев,
штурман



трассами и сложной навигацией спортивная составляющая и неповторимая атмосфера бивуачной жизни. Бивуаки у океана, лагерь под баобабам, мавританская Сахара – все это действительно незабываемые впечатления. На этой гонке особые отношения между участниками и организаторами – это теплое и добродушное отношение очень сильно подкупает и дает дополнительные эмоции. Мне очень нравится и сам формат гонки. Для нас марафон в Африке – это и спорт, и приключение, и всегда большое удовольствие. Поэтому, прежде всего, хочется хороших эмоций, впечатлений, тогда и результат получится сам собой».

Еще одна российская команда, ASPEC Motorsport, отправляется в Африку в составе пилота Виктора Хорошавцева и штурмана Антона Николаева. Спортсмены будут выступать на BMW X3 российской подготовки.

Виктор Хорошавцев: «Не будем лукавить и надевать на глаза очки цвета легендарного озера. Конечно, мы едем соревноваться, но мы едем и учиться. Новая гонка, новая трасса, новый штурман в коллективе. Главной задачей для нас будет пройти весь марафон целиком. Для нас это уже будет достойным ре-

зультатом. Про турнирную таблицу не спрашивайте. Мы не даем никаких прогнозов, мы работаем.

Как и любой спортсмен, я, несомненно, испытываю волнение перед стартом. Но это не то волнение, которое должно помешать работать на трассе. Это, скорее, предвкуше-

ние чего-то большого, значимого. Знаете, далеко не каждый день удастся погоняться с сильнейшими гонщиками планеты. Это одна из самых значимых гонок в мире, проходящая по местам, где буквально каждый камень знает больше о ралли-марафонах, чем ты сам!»



Участие в марафоне газодизельного КАМАЗа усиливает значение термина «Эко» в названии гонки!



Сергей Куприянов,
пилот



Александр Куприянов,
штурман



Анатолий Танин,
механик

Антон Николаев: «Африка для меня, да и для любого, кто хотя бы раз побывал на африканском «Дакаре», является духом и символом борьбы человека с самим собой и с трудностями, которые преподносит пустыня! Буду стараться, чтобы мой опыт помог пилоту получить максимум позитива, а также приобрести необходимые навыки и опыт пилотирования по марокканским и мавританским пескам, являющимся одними из самых сложных в мире».

ГРУЗОВОЙ ЗАЧЕТ

В грузовом зачете марафона Россию традиционно представляют два экипажа команды «КАМАЗ-мастер». Для Сергея и Александра Куприяновых, а также механика Анатолия Танина это третий подряд африканский марафон. Они вновь будут выступать на газодизельном грузовике. Опытному пилоту, победителю «Дакара 2014», Андрею Каргинову мавританские пески предстоит покорять впервые, зато



Андрей Каргинов,
пилот



Дмитрий Никитин,
механик



Андрей Мокеев,
штурман

штурман Андрей Мокеев знает их очень хорошо – несколько раз в качестве механика участвовал в африканском «Дакаре» и выиграл его в 2005 году. Механик экипажа Дмитрий Никитин станет дебютантом супермарафона.

Сергей Куприянов: «Настрою на гонку решительный! Нам нужен реванш за прошлый год, когда выход из строя сцепления на предпоследнем этапе перечеркнул все сделанное и отбросил наш экипаж в середину итоговой таблицы.

Нам будет не хватать в Африке наших друзей: Антона Григорова, Насти Нифонтовой. У них по разным причинам другие планы на этот Новый год. Но российская диаспора будет мощной, надеюсь, во всех классах россияне покажут красивую борьбу на трассе и будут претендовать на победу.

Газодизельный двигатель нашего КАМАЗа обслужили, никаких нареканий после прошедших гонок! Рассчитываем, что он снова поможет нам в тяжелых, вязких песках, где наиболее ярко раскрываются преимущества использования газа. Если говорить о технических новинках, которые мы везем на гонку, то они будут не глобальными, но важными. На марафоне все дает свой вклад в итоговый результат: изменена компоновка расположения инструмента для смены колес, сконструирована новая оснастка, опробованы более удобные гайковерты. Это должно дать экономию до 3–5 минут на каждой смене колеса. Модифицирована система поперечной стабилизации. Есть идея попробовать разные шины на разные этапы, более жесткие – для Марокко, привычные – для Мавритании. И много-много маленьких улучшений по всем направлениям. Например, менее шумный генератор должен позволить лучше высыпаться на бивуаке. Мелочей на марафоне не бывает». **4x4**

Спортивный обозреватель «Полного привода 4x4» Михаил Ласточкин тоже не останется под елкой – он едет в Африку. Так что ждите большой репортаж из гуци событий!

ЧТО БЫЛО И ЧТО БУДЕТ

В ЭТОМ ГОДУ СПОРТИВНЫЕ ТРОФИ-РЕЙДЫ РОССИИ ПРЕТЕРПЕЛИ ЗАМЕТНЫЕ ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ: ЧЕМПИОНАТ И КУБОК СТРАНЫ ПРОВОДИЛИСЬ НОВЫМ РУКОВОДСТВОМ ЭТОЙ ДИСЦИПЛИНЫ АВТОСПОРТА. А В СЛЕДУЮЩЕМ СЕЗОНЕ ТРОФИСТОВ ЖДЕТ РЕВОЛЮЦИОННАЯ РЕЙТИНГОВАЯ СИСТЕМА ОТБОРА НА ФИНАЛЬНУЮ ГОНКУ ЧЕМПИОНАТА, КОТОРАЯ, ПО ЗАМЫСЛУ ОРГАНИЗАТОРОВ, ПОЗВОЛИТ ОХВАТИТЬ МАКСИМАЛЬНОЕ ЧИСЛО РЕГИОНОВ РОССИИ. ПОДРОБНЕЕ ОБ ЭТОМ, А ЗАОДНО И О ФИНАЛЕ ЧЕМПИОНАТА ЭТОГО ГОДА, РАССКАЖЕТ ЧЛЕН КОМИТЕТА РАФ ПО ТРОФИ-РЕЙДАМ ВАЛЕРИЯ КОТЛЮБА

ТЕКСТ: ВАЛЕРИЯ КОТЛЮБА
ФОТО: НИКОЛАЙ КОМАРОВ, АНДРЕЙ ЛОБАНОВ

По моему мнению, 2016 год стал переломным для трофи-рейдов в России, наша дисциплина сделала значительный шаг вперед. С января этого года в Российской Автомобильной Федерации появился отдельный Комитет по трофи-рейдам, который возглавил известный российский спортсмен Алексей Голубев. Напомним, что ранее этим видом спорта руководил объединенный Комитет внедорожных соревнований. За прошедший период проведена большая работа по продвижению дисциплины, которую заметили как организаторы соревнований, так и спортсмены, что вселяет и в тех и в других надежду на развитие трофи в России, несмотря на сложные времена.

Доказательством явного движения вперед можно считать отлично проведенный – это уже оценка спортсменов – Финал чемпионата России! По всей стране более 400 спортсменов приняли участие в официальных соревнованиях под

эгидой РАФ. Девяносто экипажей прошли отбор в Финал, и 47 экипажей из 28 областей РФ приняли в нем участие.

УКРАШЕНИЕ СЕЗОНА

Финальная гонка стала украшением сложного и продолжительного спортивного сезона, задав новые высокие стандарты проведения мероприятий подобного ранга в трофи-рейдах.

Торжественный старт проходил на Заячьем острове в Санкт-Петербурге. Стартовый подиум располагался на площади Нарышкина бастиона, и знаменитый полуденный залп пушки послужил символическим сигналом для старта гонки. Организованную в Алексеевском равелине техническую инспекцию Финала прошли 48 экипажей, что составляет 60% от числа отобравшихся по итогам сезона. В столь непростое для автоспорта время это высокий показатель. Побороться за звание сильнейшего в трех зачетных категориях приехали экипажи практически из всех регионов страны, от Калининграда до Тюмени.

Задолго до старта участники были уверены, что трассы гонки будут отменными, так как готовил их сам Алексей Гарагашьян, всем известный конструктор вездеходов и знаток легендарных Кировских болот.

Существует много фактов, тесно связывающих российское трофи и Кировские болота. Здесь в 2003 году, в зачете Абсолют, победу одержал экипаж на автомобиле УАЗ. В этом же году на гонку приезжал не безызвестный сейчас в России да и во всем мире Luis Wee. Еще задолго до пришествия RFC Global Series в Россию, этот величайший деятель мирового оффроуда был на Кировских болотах и впервые увидел русское бездорожье во всей красе.

ТРИАЛ

Открывал гонку короткий, но зрелищный ДСУ, за прохождением которого могли наблюдать зрители. Старт – тройками, подъем на песчаный холм, затем резкий спуск: размеченная трасса ДСУ изобилвала сложными участками, на которых спортсменам пришлось показать свою триальную подготовку и умение чувствовать автомобиль на грани срыва колес. Почти всем это удалось без помех и с очень хорошим временем. Были и перевороты, но строгий контроль судей



Короткий и зрелищный ДСУ оказался не простым испытанием даже для машин TP1



«Ушей» на ДСУ было много, но эвакуация не понадобилась никому

за безопасностью и соответствие всех автомобилей техническим требованиям позволили полностью избежать травм.

ПЕРВЫЕ БОЛОТА

Экипажи зачетной категории TP1 уходили на небольшой закольцованный маршрут со стартом и финишем в зоне базового лагеря. Зрители могли наблюдать практически 30% трассы, которая была в пешей доступности.

Для TP2 и TP3 было уготовано не менее интересное задание. Обе категории ожидала короткая кольцевая линейная трасса протяженностью около 20 км. «Изыюмной» же СУ был массовый старт участников. После короткого участка по песчаному берегу озера экипажи уходили в лес, изобилующий как рельефными участками в самом начале и плотными грунтовыми дорогами, так и тяжелой гатью, выводящей экипажи на первое в гонке болото. Для опытных спортсменов, знакомых со спецификой езды в болотистой местности, СУ проблем не доставлял, а вот новичкам чем-

пионата пришлось познакомиться с этим замечательным покрытием очень обстоятельно.

НАСТОЯЩЕЕ ИСПЫТАНИЕ

Младшую категорию во второй день ждало серьезное испытание. После старта машины уходили в лес, наполненный водой и ведущий напрямую в болото, выход из которого вовсе не означал конец трудностей, ведь он представлял собой довольно серьезный брод через реку. Преодолев его, пелетон снова уходил в лес, чтобы через 3 километра серьезнейшего бездорожья выйти на liaison. Короткая передышка на 30 минут, чтобы затем снова вступить в схватку с болотом и грязью, коих в этот день было в достатке.

Участники TP2 и TP3 преодолели микст – почти 80 километров сложнейших трасс, вмещающих в себя все типы препятствий, которые только могут быть в трофи-рейдах. Спецучасток стал непреодолимой преградой для многих. Массовый старт с болота явно давал понять, что легко не будет никому. Сложно было даже опытным спорт-



Jeep Wrangler сейчас едва ли не самый редкий гость официальных соревнований



Победители Хорватия-Трофи 2016 Андрей Пономарев и Сергей Иванов оказались за чертой призеров в Чемпионате России



Елагин организовал незапланированное взвешивание машин после СУ2, чем весьма удивил участников!

ЗАРОЖДЕНИЕ ТРАДИЦИИ

В начале октября под Санкт-Петербургом прошла экологическая акция по посадке деревьев «Посади дерево!», организованная Комитетом по трофи-рейдам, под чутким руководством лесников. Благодаря помощи волонтеров, было высажено 5000 саженцев сосен. Сейчас посадки уже запрещены, но на весну 2017 года запланирована высадка более 15000 саженцев.

Алексей Голубев, председатель Комитета по трофи-рейдам: «Мы будем рады, если данная традиция станет повсеместной, и организаторы соревнований по трофи-рейдам

Владимир Папоян и Вячеслав Зейтунян лидировали на 3 спецчастках из четырех, но...



сменам. Но при этом лидер сумел пройти трассу всего за 6,5 часов! Феноменальный результат. В рамках одного часа от лидера финишировали еще 6 экипажей. Три машины сошли по техническим причинам, еще 5 автомобилей не уложились в контрольное время – 14 часов.

НОВОЕ В ТРОФИ-РЕЙДАХ

Финал был отмечен сразу несколькими организационными нововведениями.

Экипажи получали точки следующего дня накануне старта, и в электронном виде. Помимо координат КП участникам также выдавали треки с разведок по каждому СУ

с целью создать равные условия для всех. Интересно был реализован онлайн-мониторинг. Теперь организаторы, представители команд, зрители и болельщики могут наблюдать за экипажами онлайн – как со своих девайсов, так и на расположенных в палатке организатора мониторах. Система для чемпионата новая, надеемся, что она станет использоваться повсеместно, так как увеличивает зрительский интерес, а также помогает в нахождении и эвакуации экипажей.

И еще, контроль за автомобилями теперь осуществляется на протяжении всего соревнования. Техкомиссар соревнования Павел

TUNDRA
ВАШЕЙ МЕЧТЫ

ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ТЮНИНГ ШТАНОЙ РЕШЕТКИ ЛЕБЕДКИ
ОПТИКА (LED) ОПТИКИ (HELLA) РАДИАТОРА

СТАЛЬНОЙ И КОМПОЗИТНЫЙ СИЛОВОЙ ОБВЕС



ГАЗОБАЛЛОННОЕ ЛЮФТ СИЛОВЫЕ АЛЮМИНИЕВАЯ И
ОБОРУДОВАНИЕ 3-10" ПОДНОЖКИ КОМПОЗИТНАЯ ЗАЩИТА

ПНЕВМАТИЧЕСКАЯ ВЫХЛОПНЫЕ
ПОДВЕСКА СИСТЕМЫ

А ТАКЖЕ КОЛЕСНЫЕ ДИСКИ И ШИНЫ ДО 40", КУНГИ, ПЛАТФОРМЫ ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ТЕХНИКИ, ЭКСПЕДИЦИОННЫЕ БАГАЖНИКИ, КРОНШТЕЙНЫ ДЛЯ ЗАПАСНОГО КОЛЕСА, ПНЕВМАТИЧЕСКИЕ СИГНАЛЫ, АКСЕССУАРЫ ДЛЯ ВНЕДОРОЖНЫХ ПРИКЛЮЧЕНИЙ!

Технический центр



www.4x4tundra.ru

Защитные покрытия для кузова автомобиля и автомобильных компонентов



www.line-x.msk.ru

РЕКЛАМА

Обладатели Кубка России Юрий и Александр Щекины остановились в шаге от победы, став вторыми



Финал стал настоящим испытанием для штурманов. Работы было очень много



появится возможность попасть в Чемпионат России, и для этого не нужно будет ехать в другую область или регион. Всем спортивным соревнованиям на территории России будет присвоен коэффициент, благодаря которому данная гонка будет входить в рейтинговую систему, тем самым организаторы откроют дополнительные возможности для своих участников – спортивные звания и путевки в Чемпионат России.

На сегодняшний день Спортивным Комитетом РАФ уже подписаны новые Технические требования. Готов Регламент чемпионата России. Определены критерии, по которым каждое включенное в рейтинг

соревнование будет получать коэффициент.

Все новое пугает, однако ничего страшного и сложного здесь нет. Теперь организаторы любого проводимого на территории России трофи-рейда могут подать заявку на включение в рейтинговую систему. Необходимо только соблюсти несколько формальностей, одна из которых – включение соревнования в муниципальный календарный план. Дальше, чем больше критериев рейтинговой системы соблюдено при подготовке гонки, тем выше строчка в рейтинге, и тем больше шансов, что участники попадут на чемпионат России. **4x4**

во всех регионах Российской Федерации будут проводить подобные акции, привлекая спортсменов, зрителей и волонтеров. Это очень важная работа, и мы считаем своим долгом на собственном примере показать, насколько это важно для развития нашего вида спорта. Мы уверены, что данные благотворительные акции необходимы, и не собираемся на этом останавливаться».

ПЛАНЫ НА БУДУЩЕЕ

На спортивном совете РАФ уже утверждена рейтинговая система на 2017 год, которая объединит большинство соревнований в России. У каждого участника соревнований, проходящих в регионах, теперь

Трасса отменная, грязь шикарная – глаз не оторвать!



Соболь 4WD
НЕОГРАНИЧЕННЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ
от **599 000 ₺***



Спортивные автомобили, созданные на базе серийных узлов и агрегатов «Соболь 4x4», неоднократно становились победителями и призёрами Чемпионата России по ралли-рейдам. Уже в стандартной комплектации «Соболь 4x4» имеет мощное внедорожное оснащение: подключаемый полный привод, понижающую передачу, блокировку дифференциала заднего моста. Доступны широкие возможности для доработки автомобиля под экстремальные условия эксплуатации.



Эскизы возможной модификации Соболь 4x4 дизайнеров-доработчиков (не является текущим модельным рядом) Спортивная модификация «Соболь» 4x4 гоночной команды «ГАЗ-Рейд»

www.azgaz.ru
8-800-700-0-747
Звонок по России бесплатный



* Указанная стоимость действительна для автомобиля ГАЗ-27527-245 1 с учетом суммы скидок, предоставляемых Клиенту при приобретении вышеуказанного автомобиля в рамках фирменной лизинговой программы «ГАЗ» и «Фирменной программы утилизации» в обмен на сдаваемый в утилизацию подержанный автомобиль любой марки, полной массой от 2400 кг. Количество автомобилей ограничено. Предложение действительно до 20.12.2016. Подробности в дилерских центрах ГАЗ. Не является публичной офертой. Срок действия «Фирменной программы утилизации» может быть прекращен досрочно в случае, если бюджет Программы будет исчерпан. Реклама.

В ОКРЕСТНОСТЯХ ПЕТЕРБУРГА ПРОШЛИ ПЕРВЫЕ В НОВЕЙШЕЙ ИСТОРИИ НАШЕЙ СТРАНЫ СОРЕВНОВАНИЯ, НАЗВАНИЕ КОТОРЫХ ОДНОЗНАЧНО ГОВОРИТ О ТЕХНИКЕ, УЧАСТВУЮЩЕЙ В СОСТЯЗАНИИ, – «ВЕЗДЕХОД-ТРОФИ». НА СТАРТ ВЫШЛО ОКОЛО ДВУХ ДЕСЯТКОВ МАШИН, СЪЕХАВШИХСЯ ИЗ РАЗНЫХ УГОЛКОВ ОТЕЧЕСТВА.

ТЕКСТ: АНДРЕЙ ФАРОБИН
ФОТО: АВТОР И ДМИТРИЙ ПАВЛОВ

ПЕРВАЯ ГОНКА



Утро второго дня соревнований. Количество участников заметно поубавилось...



Возможно, в советском прошлом что-то подобное происходило, ведь вездеходы, большей частью самопальные, у нас были всегда и в изрядных количествах. Просто они как-то не на виду. Однако уже давно тема очного поединка между ними (кажется, такая благодатная) лежит мертвым пластом, подернувшись пылью. Недавно, минувшей осенью, легкий ветерок чуть поворошил ее: под Вологодой, в рамках джиперских покатушек, состоялся зачет «Пневмо», и к этому событию наш журнал, конечно же, не остался безучастным (см. «ПП4x4» №10 за этот год). Услышав об этой инициативе, потерял сон, пожалуй, самый известный наш конструктор «пневматиков» Алексей Гарагашьян (АГ, как зовут его вездеходчики) – в итоге, он предложил свое соревнование, благо опыт в подобных делах у него есть, и немалый. Даже место для гонки искать не пришлось – под Питером имеется давно пристроенный трофистами район.

НЕ ВСЕ В ОДНОЙ КОРЗИНЕ

Прибывших участников уникальной гонки встретила настоящая зима.

Это обстоятельство наложило отпечаток как на ночлег в палатках в базовом лагере, так и на сами трассы. Старт был дан только к полудню, хотя светлое время дня, да еще в этих широтах, поздней осенью уже в ощутимом дефиците. Но зато все, кто того хотел, успели приехать. Всего собралось 22 экипажа – неплохое число для первого раза! Большинство вездеходов оказалось на колесном ходу, но три машины были на гусеницах, и для них организовали отдельный зачет. В стане колесников тоже произошло разделение на два класса: вездеходы «Шерп» выделили в отдельную категорию, поскольку они заведомо обладают очень высокой проходимостью, и тягаться с ними самодельным конструкторским с гораздо меньшим внедорожным потенциалом – дело заведомо проигрышное. Но костяк участников составил все же так называемый «Народный класс» – «пневматики» самого различного типа, построенные как частным порядком, так и небольшими предприятиями с коммерческой целью. Среди последних можно, например, назвать вологодский «Лесник» или архангельский «Ромб». В то же



«Переломки» очень популярны в вездеходостроении, поскольку их просто построить

**АЛЕКСЕЙ ГАРАГАШЬЯН,
организатор
«Вездеход-трофи»**

Считаю, что мероприятие можно оценить на твердую «пятерку». Собралось много народу, 22 экипажа на старте первого «Вездеход-трофи» – очень хороший показатель, когда я планировал этот слёт, то думал: ну будет 8 участников, если 10 – то это уже просто здорово! А тут 22! И это несмотря на позднюю осень, неважную в общем-то погоду – народ приехал не только ради гонки, борьбы за ценные призы, но и ради общения, и это очень важно. На данном этапе именно таким должно быть мероприятие. Интересно было посмотреть на самые разные машины, редко когда, например, удастся одновременно увидеть и гусеничную, и колесную технику, с колесами разного размера, конструкции, сравнить серийные модели и самоделки. Правильным было выделение «Шерпов» в отдельный зачет, иначе бы борьба была несправедливой, а хочется сделать мероприятие максимально демократичным, чтобы даже начинающие вездеходчики могли принять участие и показать результат. Также не зря был организован Пролог, или ДСУ – таким образом все смогли получить зачет. Касательно того, что можно было обойтись и одним гоночным днем, то возможно да, но, на мой взгляд, формат этого соревнования должен меняться от года к году: может, нужен один день, может – четыре... Нужно пробовать и ориентирование, и рейд, когда участники перемещаются на своих вездеходах от лагеря к лагерю. К сожалению, в этот раз не обошлось без неприятного инцидента: смоленский экипаж перевернулся на крутом подъеме, пилот получил травму. Однако если поднять тему ремней, каркасов и прочих элементов безопасности на вездеходах, то мероприятие сразу умрет на корню! Надо просто не рисковать понапрасну, к чему и призываю участников следующего «Вездеход-трофи». Это мероприятия нельзя прекращать – потенциал тут есть, и очень хороший.



Много грязи? Для того и вездеходы создаются, чтобы ее не бояться!



время многие известные компании, выпускающие пневмоходы малыми сериями, не откликнулись на призыв АГ. Возможно, сказалась некоторая спонтанность в организации мероприятия. Но все равно пребывание в базовом лагере гонки давало стойкое ощущение, что «Вездеход-трофи», по крайней мере по числу участников, точно состоялось!

А как обстоит дело со спортивной частью? Итак, к полудню два с лишним десятка разномастных вездеходов выстроилось на линии

старта, на берегу залитого водой огромного карьера. Все машины, как и полагается настоящим вездеходам, плавающие, однако большой заплыв программой соревнований не предусмотрен. Водное пространство внушительное, уровень подготовки каждой конкретной единицы техники к преодолению столь больших водных преград неизвестен – не стоит рисковать. Лишь открывающий соревнование ДСУ (дополнительный спецучасток) позволял оценить, насколько уверенно вездеходы



держатся на плаву. Впрочем, воды было предостаточно и на трассе!

ВСПАРЫВАЯ БОЛОТА

Обогнув искусственное озеро, поначалу довольно долго, как показалось, ехали по лесу, по вполне приличной дороге, но потом началось! Надо особо отметить, что столь знакомых по джиперским покатушкам и даже трофи серьезного уровня контрольных точек, на которых требуется сделать фото на фоне заветного номера (и притом корректное!), точек, которые зачастую еще надо отыскать, разгадав ребус, подстроен-

Это еще не самый худший участок трассы, подготовленный АГ

ный «оргами», – всего этого не было. Точки, конечно, были, но виртуальные, существующие только на карте в навигаторе, и чтобы не заработать штрафные очки, требовалось пройти не далее 50 метров от них – так задавался маршрут движения. Схожая практика применяется на ралли-рейдах мирового масштаба. Практика верная: к чему тратить драгоценное время на поиски точки, когда стоит совсем иная задача – показать, на что способен вездеход, его braveй экипаж?

Углубившись в лес, участники увидели перед собой изрядно за-



Серьезные страсти разгорелись на пером же броде, через глубокую речку Назию с крутыми берегами



1



2

1. К заплывам некоторые экипажи подготовились основательно!

2. Александр Салов и Тимофей Черкасов с ходу ныряют в Назию

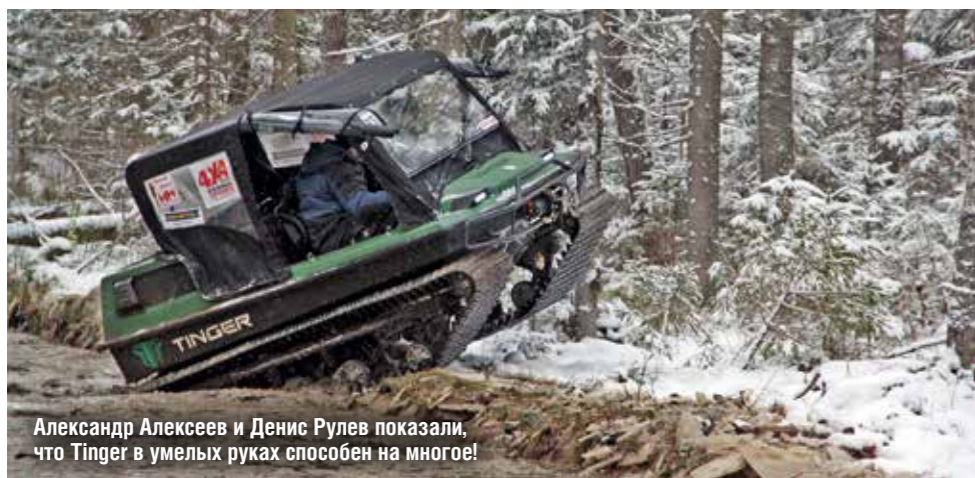


**ДЕНИС ГЛОБИН/
АЛЕКСАНДР ЕВДОКИМОВ,
1 место, «Народный класс»**

Очень здорово! Специально издалека приехали поучаствовать, нам все очень понравилось, думаем, это мероприятие станет традиционным. Если честно, вчера пару раз казалось, что слишком сложная трасса, особенно когда машину повредили – острой сосенкой пробил радиатор – но ведь смогли починиться на болоте и продолжить гонку. В целом – отличные впечатления от соревнования!



Выезд с болота дался тяжело – многим пришлось размотать лебедку



Александр Алексеев и Денис Рулев показали, что Tinger в умелых руках способен на многое!

болоченную просеку, по сути это была канава в ширину машины, от края до края залитая водой. Особенно эффектно шел по ней первый вездеход, ведь «дорога» успела покрыться довольно толстым слоем льда, припорошенного снегом. То ли вездеходы, то ли ледоколы появились в затихшем предзимнем лесу! Среди первых колесников неожиданно показался гусеничный Tinger – небольшой плавающий вездеход, серийно производящийся в Череповце. Впрочем, почему «неожиданно»? Машина обладает вполне приличной скоростью, вот она и вырвалась в первые ряды. Вообще, совершенно очевидно, что по скорости вездеходы сильно раз-

нятся, но на результате это обстоятельство практически не сказывается, поскольку, как говорит АГ, тот, кто быстро едет по дороге, как правило, «тормозит» на серьезном бездорожье, и наоборот. Вот и Tinger как-то странно раскорячился в канаве, хотя колесники вроде прошли ее без особых проблем. Но ждать, когда «гусеничник» справится с задачей, времени нет – надо торопиться, чтобы застать участников на следующих засадных точках. Перемещаюсь по трассе, кстати, в компании с АГ, на его персональном «Шерпе», точнее – прототипе серийного образца. На маршруте – много речек и ручьев, которые, естественно, предстоит форсировать. Вот и знакомая

по тесту «Шерпа» (см. «ПП4x4» № 1 за 2016 г.) речка Назия с крутыми берегами. Когда-то ее пересекала узкоколейка, но мост, разумеется, давно развалился, бесследно исчез. Глубина большая. Упасть в реку довольно просто – куда сложнее выбраться, вскарабкаться на обрывистый, скользкий берег. Тем не менее некоторым удается это осуществить без помощи лебедки: решающую роль тут играет как протектор шин, так и мастерство пилота. Но и лебедкой пользоваться совершенно не возбраняется, и еще вопрос – с ней или без получается обрести землю под колесами быстрее. АГ, конечно,



Ребята на ГАЗ-330811 «Вепрь» любезно согласились подбросить автора до точки – спасибо!



не утруждает себя возней с тросом – шины «Шерп», что у колесного парохода, вполне оправдывают подобную самонадеянность. Далее участники «Вездеход-трофи» погружаются в реки из торфяно-глинистой жижи, контрастно чернеющие в заснеженном лесу. Сверяться с навигатором большого смысла нет – и так прекрасно видно, куда следует держать путь. Глядя на эти гибельные места, невозможно представить, как сра-



РОМАН ВАШУКОВ/ АЛЕКСЕЙ ВАШУКОВ, 2 место, «Народный класс»

Огромное спасибо организаторам, трассы были очень интересные, и пускай порой нам хотелось остановиться и сойти – например, после двухчасового купания в болоте было страстное желание просто выбраться наконец на сушу, добраться до тепла – но мы все же не дали слабину, и сила воли в итоге привела нас к победе. А сложности необходимы: не только техника должна выдержать испытание, но и люди – все должно работать в связке. Достойная во всех смыслах гонка!



2

1. Василий Лекомцев с сыном Валерием завоевали второе место в зачете «Шерп»

2. На таких колесницах Роман Князев и Юрий Туленцев выбрались на крутой заснеженный берег легко

жались тут 70 с лишним лет назад, примерно в это же время года, наши войска, пытаясь прорвать блокаду Ленинграда! Тут просто как-то передвигаться сложно, а как тут воевать?! Напоминаний о тех страшных днях, месяцах хватает: оплывшие хода сообщения, воронки, артефакты войны встречаются повсюду. Теперь тут проходят сражения на «котлетах» или, вот, на вездеходах... В Сиявино отстроены дачные поселки, а многих деревень, показанных на картах военных лет, нынче просто не существует...

В казалось бы безобидном месте вдруг рвется главная цепь в транс-

«Медведь» вовсе потерял ход. Отремонтировать трансмиссию невозможно, а потому выход только один – эвакуация. Выбравшись с болота, АГ устраивает меня на попутный транспорт, следующую в базовый лагерь (спасибо ребятам на ГАЗ-330811 «Вепрь», зрителям гонки, приехавшим на занятую точку), а сам отправляется вызволять из болота «Медведя». Забегая вперед, отмечу, что с наскаком сделать это не получилось: эвакуация заняла добрую половину приближающейся ночи, и осуществлялась силами двух «Шерпов».

миссии нашего вездехода. Пока АГ устраняет неисправность, участники, авангард соревнующихся, уходит вперед.

НЕВЕЗУЧИЙ «МЕДВЕДЬ»

Нагоняем претендентов на призовые места на болоте, раскинувшись куда глаза глядят. Редкие сосенки, подмерзший мох под колесами – только на подобной технике тут реально хоть как-то перемещаться. Встает «Лесник»: отказал электромотор вентилятора охлаждения радиатора. Был механический, перед гонкой заменили на электрический – и зря! Пришлось штурману до ломоты в пальцах рук накидывать снег на радиатор, чтобы хоть как-то выбраться с болота, добраться до лагеря. Хуже ситуация у одного из представителей гусеничного семейства – владимирский

БЫЛО 22... СТАЛО 8

«Вездеход-трофи» оказалось двухдневным соревнованием, или даже трехдневным, если учитывать награждение, состоявшееся на третий день. Долго! Многие высказывались в том смысле, что хватило бы и одного гоночного дня, чтобы понять, кто на что способен. Трасса, подготовленная корифеем нашего колесного вездеходостроения Алексеем Гарагашьяном, оказалась непростой, что, впрочем, было очевидно изначально. Но все же на второй день на старт вышло... только 8 вездеходов! Не так уж много машин фатально поломалось в первый день, некоторые экипажи просто рассудили, что подобная трасса не для них – слишком тяжело. Но самые стойкие и азартные продолжили борьбу.

Все сошлись на том, что второй день оказался еще тяжелее: на



Алексей Вашуков помогает брату Роману справиться с препятствием. Азарт экипажа не пропал даром – 2-е место в «Народном классе»!



Гусеничный «Медведь» стартовал бодро, но на трассе, увы, его подстерегли серьезные технические проблемы



ДСУ позволил всем участникам получить зачет

трассе было больше воды, а протяженность ее раза в два возросла. К сожалению, мне удалось побывать только на одной точке, поскольку АГ все же сломал свой вездеход, таща накануне «Медведя». Выручили уже упомянутые москвичи на «Вепре», дружной командой выдвинувшись на точку и захватившие меня с собой. Кстати, в очередной раз имел возможность убедиться в достойной проходимости «газовского» грузовика, но все же удачно, что вовремя остановились и развернулись, не став искушать судьбу. Еле удалось перебраться пешком через лесной ручей, чтобы занять выгодную для



АЛЕКСАНДР Салов/
ТИМОФЕЙ Черкасов,
3 место, «Народный класс»

Мы первый раз на таком мероприятии. Считаем, что соревнование удалось «на все 100», скучных трасс АГ не делает: было, где и голову штурману поломать, и пилотирование было интересным. Не слишком ли тяжело? Да нет – по простой трассе ехать скучно, все, чего ожидали, мы на этой гонке нашли!

съемки позицию – и здесь вот-вот должны появиться вездеходы! Вот уже шумят первые «Шерпы» и с ходу ломаются прямо по руслу то ли ручья, то ли «дороги», другие ищут объезды, которые на поверку оказываются не легче для преодоления. Дальше начинается очередное топкое болото, по которому мне уже не пробраться, – участники гонки растворяются в серой мгле осеннего промозглого дня, затихают звуки моторов удаляющихся вездеходов. Где-то впереди их ждут новые ручьи, болота с непроходимыми топями, торфяные ловушки. В лагере после

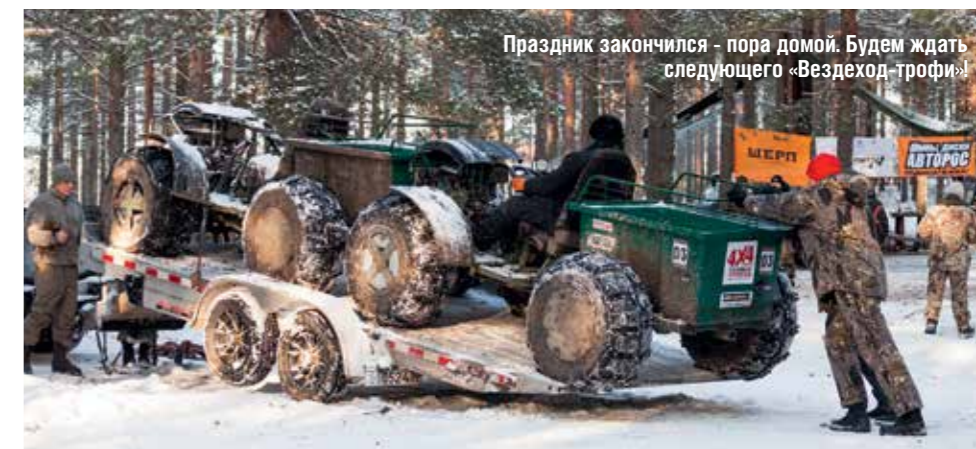


Трасса гонки была непростой, но и призы достойные: за 1-е место в «Народном классе» – шины Avtoros, за 2-е – диски для них от вологодского производителя, за 3-е – лебедка Master Winch, а еще всем призерам достались баллончики с покрытием «Раптор»

как «трофи-мобили» например, но и ради реальной необходимости просто иметь транспорт для поездок по ягоды, по грибы, на охоту и рыбалку. И небезынтересно перенять чужой опыт конструирования, подход к делу, хотя и не все, конечно, захотят раскрывать секреты. Но в целом, в вездеходостроении, как кажется, дружелюбности, открытости больше, чем среди создателей «котлет», нацеленных исключительно на спорт. Пока. Хочется, чтобы так было и впредь! 4x4

финиша некоторые признавались: «Ну никогда еще мой вездеход не был в таких передрыгах!».

Безусловно, «Вездеход-трофи» не должно быть легкой прогулкой, но все же гонка в редакции АГ многих отпугнет, коли случится ее второе издание. Как она уже отпугнула в этот раз, на второй день. Быть может, нужны трассы разной сложности. Наверное, в программе должна быть не только спортивная часть, но и организованный смотр машин – ведь такая техника создается не только для развлечения,



Праздник закончился - пора домой. Будем ждать следующего «Вездеход-трофи»!

– ОКЛЕЙКА АВТОМОБЛЕЙ ВИНИЛОВОЙ ПЛЕНКОЙ
 – РЕКЛАМА НА АВТО
 – ИЗГОТОВЛЕНИЕ НАКЛЕЕК И ЭТИКЕТОК
 – НАНЕСЕНИЕ ЛОГОТИПА НА ЛЮБЫЕ ПРЕДМЕТЫ
 – ДИЗАЙНЕРСКИЕ УСЛУГИ

«МЕРТА-ПРИНТ» Тел.: **8-495-777-30-10, 8-963-750-30-10**

ТЕКСТ: ТИМОФЕЙ ДЕМИХОВ
 ФОТО: АНТОН АНЕСТЬЕВ,
 ЯНА СТАНЧЕВА (ACTIONGRAPHERS)



используются специальные – эндуро, они имеют большой запас хода, чем мотокроссовые, оснащены светотехникой, подвески мягче, а моторы настроены на более «тяговитую езду».

Россияне в Sea to Sky участвуют с 2011-го года, а в 2015-м нас было 12 человек. Но сложная политическая ситуация привела к тому, что в списках 2016-го года было всего 5 наших соотечественников. Также приехало меньше гонщиков из Европы, от участия своих топовых райдеров отказался концерн, на мотоциклах которого в этом виде спорта ездят от 80 до 90 процентов всех участников, а именно KTM Austria. Отсутствие таких звезд хард-эндуро, как Грэм Джарвис, Джонни Уолкер или Альфредо Гомез, делало будущий пьедестал абсолютно непредсказуемым.

ТРЕНИРОВКА

Чтобы принять участие в такой гонке, нужно, во-первых, хорошо владеть мотоциклом, участвовать в череде российских соревнований, иметь опыт езды по горам. Во-вторых, необходимо иметь мотоцикл. Взять в аренду один мотоцикл гоночного уровня в Турции стоит примерно столько же, сколько доехать на фургоне с тремя мотоциклами из Москвы в Кемер и обратно, поэтому, естественно, мы выбрали второй вариант. Наш путь лежал через Владикавказ, Военно-Грузинскую дорогу, Батуми, Сарпи, вдоль Черного моря по побережью Турции до Самсуна, через Анатолий-

ский полуостров на юг к Анталии и Кемеру. Небольшие переговоры на обеих границах сводились к объяснениям, что наши мотоциклы по дорогам не ездят, участвуют только в гонках по мотокроссу, а потому и номеров на них нет. Вся дорога заняла примерно двое с половиной суток – и вот мы наконец в отеле на берегу моря в Кемере.

Гонка Sea to Sky отличается от многих других тем, что организаторы перед ней три дня готовят участников к езде по сложному рельефу. В первый день мы отправились по различным трекам, похожим на те, которые будут в основной финальной гонке, где райдеры преодолевают высоту в 2300 метров над уровнем моря, поднимаясь на вершину горы Олимпус, также известной как Тахталы. Первые дни достаточно сложные, организм привыкает к длительным нагрузкам при температуре около 30 градусов, к необходимости работать всеми мышцами, ведь приходится удерживать баланс на скользких тропинках и подъемах.

Необходимо оговориться, что в ходе основной гонки не все гонщики достигают финиша на Олимпусе, обычно это порядка 20–25% от всей массы стартовавших. Поэтому во второй день происходит организованное покорение последней части трека до вершины, и в каком-то смысле можно почувствовать ощущения от финиша в гонке. До сих пор ни один россиянин не распечатал финиш уровня «Голд» в отведенное время – семь часов.

ОТ МОРЯ К НЕБУ

В ЧЕМПИОНАТЕ МИРА ПО ЭКСТРЕМАЛЬНОМУ ЭНДУРО НА МОТОЦИКЛАХ, КОТОРЫЙ ПРОХОДИТ В РАЗЛИЧНЫХ ЧАСТЯХ СВЕТА, ГОНКА RED BULL SEA TO SKY ЗАСЛУЖЕННО НАЗЫВАЕТСЯ «THE MOST ENJOYABLE», ЧТО ОЗНАЧАЕТ «ПРИНОСЯЩАЯ МАКСИМАЛЬНОЕ НАСЛАЖДЕНИЕ». ГОНКА ДОСТАТОЧНО МОЛОДАЯ, ЕЙ ВСЕГО СЕМЬ ЛЕТ, ОДНАКО ОНА УСПЕЛА ЗАВОЕВАТЬ ПОПУЛЯРНОСТЬ СРЕДИ ЛЮБИТЕЛЕЙ И ПРОФЕССИОНАЛОВ И СОБИРАЕТ ОКОЛО 300 ГОНЩИКОВ СО ВСЕГО МИРА.

Экстремальное эндуро – это некая смесь мототриала и мотокросса, причем первого намного больше. В основном на трассе скорости небольшие, за исключением тех случаев, когда гонщики передвигаются от одного сложного участка к другому по проселочным дорогам. Проводятся эти соревнования в горной местности, и основная задача гонщиков – как можно быстрее преодолеть череду спусков и подъемов с различным покрытием, уклон же порой превышает 45 градусов. Мотоциклы



Борьба с самим собой на последних километрах гонки

Лидер первых двух дней гонки Вэйд Йанг из ЮАР на пляжной гонке



В третий тренировочный день участники оттачивают мастерство владения техникой под руководством спортсменов-профессионалов, которые также приезжают поучаствовать в гонке, в небольших группах по 10–15 человек. Происходит отработка сложных элементов, подъемов и спусков.

В завершение этой тренировки в горах мы возвращаемся на море, на кусок песчаного пляжа, где на следующий день пройдет самая зрелищная гонка, а именно Beach Race. На песке устроены различные препятствия: огромные камни, покрышки, бревна, скользкие эстакады, рвы шириной 15 метров, над которыми мотоциклистам предстоит парить в свободном полете. Не менее коварно смотрятся и насыпные горки с водяными рвами между ними.

КВАЛИФИКАЦИЯ

В первый гоночный день на пляжной гонке происходит два квалификационных заезда на время, каждый по одному кругу. Гонщики стартуют поодиночке с интервалом в 15 секунд. По результатам квалификации участники распределяются

на три финальных заезда: с 101 по 150-е места, с 51 по 100-е и топовый заезд первых пятидесяти.

В заезде № 3 (101–150-е места) принимают участие трое россиян, в том числе и я. Несмотря на приличный гоночный опыт всей тройки, все мы топим мотоциклы на первом же кругу. Завести их удастся лишь позже, в лагере. Плюс

2-тактного мотоцикла в том, что после неудачного прохождения брода он вовсе не отправляется на капитальный ремонт двигателя. А дело отчасти в том, что организаторы коварно углубили рвы с водой, и, увы, для нас это было весьма неожиданно. В нашем заезде финиширует всего половина. В заезде № 2 ветеран гонок по экс-

Будущий победитель Sea to Sky Ларс Энокль на «лесной» гонке



Гонка Sea to Sky отличается от многих других тем, что организаторы перед ней три дня готовят участников к езде по сложному рельефу, и только потом, после квалификационных заездов, дается допуск на основную гонку.

трим-эндуро из Украины Виталий Яковенко борется достойно – в результате, минуя коварные лужи, он финиширует 75-м в тяжелом 20-минутном заезде. В отборочном туре для «звезд» (1–50 место на квалификации) принимает участие наш соотечественник Илья Маликов. Отчаянно пытаюсь не отставать от спортсменов мирового уровня, он проезжает 4 круга за 19 с половиной минут и занимает достойное 41-е место. Выигрывает отбор молодой немецкий гонщик Мануэль Леттенбихлер, атлет Red Bull. А его отец Андреас отстает всего на 4 секунды. Третьим, всего через 2 секунды, финиширует Вэйд Йанг из ЮАР.

ЕЩЕ ОДИН ОТБОР

Во второй день проходит «лесная» гонка. Она уже местами похожа на главную – «горную» гонку, при этом она является квалификационной для нее. Тут гонщики также стартуют с интервалом в 30 секунд, и по результатам гонки они будут расставлены в ряды на основной заезд. Время лидера, его имя нам уже знакомо – Вэйд Йанг, всего 1 час 30 минут, однако не стоит думать, что эта гонка – легкая прогулка. Тропы в предгорье, пересечение

рек с огромными камнями, сыпучие подъемы, крутые спуски – все предложено в меню. На финише – широкий плавучий понтон, развернувшись на котором, участники проезжают через финишную арку и спрыгивают в море на небольшой глубине. К сожалению, этот запоминающийся аккорд гоночного дня мне не удастся увидеть: на камнях у меня слетает цепь и глубоко заворачивается между маятником и ведущей звездочкой. Попытки пяти турков помочь мне не дают

успеха, и меня эвакуируют в лагерь. Владимир Камушкин и Илья Маликов занимают 81 и 89 места соответственно. Чуть позже финиширует Евгений Косухин из Екатеринбурга, у него 138-е место (3 часа 18 минут). Руслан Санюк, выбравший эту гонку стартом своей гоночной карьеры, проезжает лишь два КП.

Финиш «лесной» гонки неожиданно... прямо в море



ГОНКА! Соответственно результатам предыдущего дня гонщики расставляют на старт основной гонки. 1–10 ме-

Преодолевая каменные уступы, только вверх! На фото - автор статьи



сто – первый ряд, 11–20 – второй и так далее. Старт гонки в 9 утра, ряды стартуют с интервалом в 2 минуты. Мой ряд предпоследний, то есть у меня времени меньше почти на час. 10 км еду по дороге к точке старта и понимаю... что сломан основной болт на руле. Мчусь на всех парах в паддок (там все инструменты, запасные части), меняю болт и обратно на старт... успел!

Специфика старта из «слабых» рядов заключается в том, что, когда дают отмашку, сразу удаётся оторваться от тех, кто только ждет момента, чтобы ринуться в бой. Попадая в высохшее русло реки, я обгоняю 10 гонщиков из предыдущего ряда. Каньон реки Кетер Сау – изобилующий огромными валунами отрезок трассы, местами



Для преодоления таких камней очень важны навыки из мототриала

Поскольку не все гонщики достигают финиша на Олимпусе, происходит организованное покорение последней части трека до вершины, и в каком-то смысле можно почувствовать ощущения от финиша в гонке. До сих пор ни один россиянин не распечатал финиш уровня «Голд» в отведенное время – семь часов.



Разрывной прыжок через ров шириной 15 метров

построены мостики, делающие вообще возможным проезд вверх по руслу реки: from Sea to Sky – «от моря к небу». Я здесь уже в третий раз, температура не очень высокая, всего 26 градусов тепла, и я практически без остановок проезжаю сложный отрезок. Далее двигаюсь практически в одиночку, минимум обгонов и очередей.

Чтобы сделать жизнь гонщиков интереснее и наградить не только первую тройку, а всех достойно борющихся, организаторы делают два промежуточных финиша: Bronze (около 25 км трека) и Silver (около 45 км трека). На уровне Bronze встречаю Владимира, он при падении сломал ребра и не может ехать дальше. Остается 3 часа, пытаюсь успеть до уровня Silver. В 14:58 финиширую на нем.

В принципе, силы еще есть, но время... закончилось. От уровня Silver вверх ведет очень крутой, разрытый подъем, и я даже немного рад, что меня не пускают дальше. Что же остальные?

ПОДИУМ

Илья Маликов сжигает сцепление чуть выше серебряного финиша (64-е место), Евгений Косухин после «серебра» понимает, что ему достаточно (104-е место). Теперь обратим взоры на лидеров. Отсутствие в участниках топовых райдеров KTM и Husqvarna изначально сделали подиум гонки слабо предсказуемым. Но еще менее понятной ситуация стала, когда в самом начале гонки в русле реки один из лидеров Вэйд Йанг ломает локоть, а молодое дарование Билли Болт выбивает при падении плечо. За подиум борются Андреас Леттенбихлер и его сын Мануэль, Скотт Бувери и Ларс Эннокль. Последняя тройка ни разу не стояла даже на подиумах в серии гонок Red Bull по экстрим-эндуро. Попеременно меняясь местами, гонщики достигают



вершины Олимпуса. С солидным отрывом в две с половиной минуты за 3 часа 48 минут завершает гонку Ларс Эннокль, разница между вторым и третьим местами и вовсе минимальна, порядок призовых мест решается уже на последних метрах, на глазах у зрителей: опытный триалист Андреас Леттенбих-

лер опережает Скотта Бувери всего на 14 секунд.

Вечером лучшим покорителям всех трех уровней вручают медали, далее – дискотека и танцы до упаду. Но «золотой» финиш так и остается непокоренным россиянами, а значит, мы обязательно еще вернемся к подножию Олимпуса! **4x4**

Подиум основной гонки

STARLED
High performance LED aux lights

НАСТОЯЩИЕ ФАРЫ ДЛЯ НАСТОЯЩИХ ВНЕДОРОЖНИКОВ

светодиодная продукция
WWW.STARLED.RU
+7(495)979-76-54
INFO@STARLED.RU

ТЕКСТ И ФОТО:
СЕРГЕЙ ГРУЗДЕВ

РЕАНИМАТОР



«ГДЕ ТОНКО, ТАМ И РВЕТСЯ...» –
ДАЖЕ НА ИСПРАВНОМ
В ЦЕЛОМ АВТОМОБИЛЕ ТАКИМ
САМЫМ СЛАБЫМ ЗВЕНОМ
МОЖЕТ СТАТЬ АККУМУЛЯТОР.
ВОЗМОЖНО ЛИ ЗАПУСТИТЬ
ДВИГАТЕЛЬ С РАЗРЯЖЕННОЙ
АКБ, НЕ ПРИБЕГАЯ К ПОМОЩИ
ВЫСШИХ СИЛ?

Реанимация (от лат. re – приставки, означающей «повторение», и animatio – «оживление») – комплекс мероприятий, направленных на восстановление угасающих или только что угасших жизненных функций организма путем их временного замещения (протезирования) в сочетании с интенсивной терапией.

Из медицинской энциклопедии.

С наступлением зимы голова начинает болеть не только у коммунальщиков и дорожников, но и у многих автолюбителей – по себе знаю.

Соответствующая сезону резина, масло нужной вязкости в двигателе и агрегатах – с этим все понятно, и у хорошего хозяина проблем, как правило, не вызывает. А вот «острая аккумуляторная недостаточность» может нагрянуть неожиданно. Причем независимо от марки машины, степени ее совершенства и стоимости. Предпосылок тому масса: постоянно включенный ближний свет и печка, музыкальный центр, питание навигации, видео-регистратора, радар-детектора, планшета, телефона, круглосуточный «продвинутый» охранно-сигнальный комплекс с телематикой по GSM или спутниковому каналу вкуче с автономным «маяком» (еще один GPS-навигатор и sim-карта). Плюс хронический недозаряд батареи из-за коротких поездок и вечных пробок. Стоит такой напичканный потребителями электроэнергией автомобиль недельку-две на морозе (а именно к этому нас подталкивают городские власти, насильно заставляя пересаживаться на общественный транспорт), и, когда вы однажды собере-

«завестись» с буксира, «прикурить» или переставить на время аккумулятор с другого автомобиля, чтобы выбраться из «засады» (подобный случай был недавно упомянут мною в материале о рейде по северному берегу Селигера, см. сентябрьский «ПП 4x4»). А если никого поблизости нет? Лес, ночь, одна машина, в салоне жена и ребенок... Да что там лес! Помните трагедию на трассе Орск – Оренбург прошлой зимой, когда в снежном плену оказались десятки человек? Надеяться можно только на себя! У меня,

могал друзьям. Был даже опыт возвращения к жизни простоявшего полгода у забора Nissan Patrol с 4.2-литровым дизелем. Однако к концу третьей зимы «волшебник устал» – видимо, и у них есть свой предел службы. Словом, аккумуляторный вопрос для меня был и остается одним из насущных, поэтому я и не смог пройти мимо новинки марки Berkut, так своевременно показанной компанией «ТАНИ» на осенней выставке «Охота. Рыбалка» в МВЦ «Крокус Экспо».

Довольно типичный результат «езды на лебедках»: один «здоровый» аккумулятор на два внедорожника. В данном случае ситуация не критичная, но и не самая радужная...



«Острая аккумуляторная недостаточность» приходит неожиданно. Причем независимо от марки машины, степени ее совершенства и стоимости. Предпосылок тому масса!

тесь субботним утром отправиться с семьей на природу, то с поворотом ключа зажигания услышите в лучшем случае пощелкивание втягивающего реле, в худшем – тишину. Бывало такое? Да и в поездках на внедорожниках такие истории не редкость. Поупирались по грязи или в сугробах, полебедились вдоволь, к вечеру (зимой день короткий) включили все фары и, не дай бог, зажгли люстру на крыше, а в лагере музыка-кино-компьютер... Диагноз тот же самый: аккумулятор разряжен, чтобы запустить двигатель, ему требуется срочная помощь.

САМ СЕБЕ ДОКТОР

Хорошо, если описанные выше конфузы произошли в городе или во время клубной поездки. Можно

например, даже в мегаполисе нет никакого желания просить помощи у незнакомых и вечно спешащих куда-то людей...

Бывалые путешественники берут запасные АКБ или подключают их стационарно через специальные реле-коммутаторы, но вряд ли кто из владельцев обычных кроссоверов будет этим заморачиваться. Как выход, использование ставших очень популярными в последнее время компактных устройств с литий-полимерными аккумуляторами. О них много положительных отзывов, как в интернете, так и в специализированной прессе. Не скрою, я тоже такой давно приобрел и успешно им пользовался. Не раз запускал от него двигатель собственного автомобиля и по-

ЗАРЯД! ВСПЫШКА!

Всего в линейке «пускатей» Berkut, выпущенных под брендом Specialist, три модели с разными пусковыми токами (300, 450 и 800 А). Внешне они отличаются немного размерами корпусов самих устройств и контейнеро-боксов повышенной прочности, служащих для их транспортировки. Это не именитые кейсы Pelic, конечно, но герметичность и сохранность недешевых приборов они обеспечить способны. Есть даже клапан для сравнения внутреннего и наружного давлений, востребованный во время путешествий по высокогорью.

По принципу работы эти пусковые устройства относятся к конденсаторному типу, то есть они не



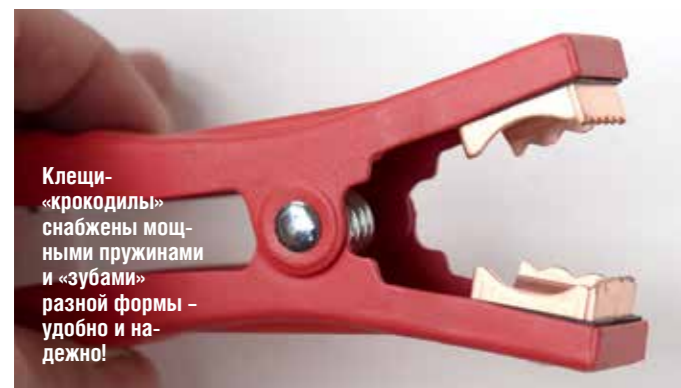
В комплекте с пусковым устройством идет кабель для зарядки от «прикуривателя» и довольно смешной ключик, напоминающий инструмент из детского конструктора



На нижней грани корпуса устройства находятся гнезда зарядки от «прикуривателя» и 5-вольтовый разъем мини-USB (адаптер не входит). И никаких поясняющих табличек рядом – странно как-то...

На лицевой панели прибора расположены две функциональные кнопки («Пуск» и «Дизель»), а также светодиодный индикатор, отражающий ход зарядки конденсаторного блока и режим его работы. Обратите внимание: хоть зажимы и максимально заизолированы, длина проводов разная, чтобы исключить возможность случайного замыкания

Краткая инструкция находится на нижней панели устройства – не самое удачное решение! Сверху, рядом с кнопками, как на военной технике, было бы правильнее



Клещи-«крокодилы» снабжены мощными пружинами и «зубами» разной формы – удобно и надежно!



1. Начинаем испытания. Прибор показывает на клеммах аккумулятора 9.88 В – как в батарее «Крона», но для запуска двигателя этого явно мало

2. Проверяем возможности пускера на литий-полимерных аккумуляторах. Результат не порадовал: похоже, что «чудо-коробочке», используемой мною уже три года, пора на покой...

3. Подключаем к клеммам АКБ прибор JSC-450. Индикатор информирует об исходном напряжении батареи

4. Нажимаем на кнопку «Пуск». Начался заряд конденсаторов. За процессом можно следить по индикатору: с увеличением напряжения его «столбик» растет

имеют собственного аккумулятора. Примерно как в фотовспышке: на конденсаторы подается питание, они накапливают какое-то время энергию, а затем отдают ее. При фотосъемке – на импульсную лампу, а в нашем случае – в бортовую сеть, выступая неким реанимационным дефибриллятором.

Важная особенность! Заряжается Specialist от штатной, пусть и «подсаженной» АКБ. По заявлению производителя, напряжение на ее клеммах может опускаться до 5 В. Если оно ниже, то есть возможность подключиться к чужому аккумулятору. Соседа, например, и даже не поднимая капота его машины. Для этого в комплекте есть кабель со штекером «прикуривателя». Время такой «аватарщины» составит 15–20 минут: как раз хватит, чтобы пообщаться и обсудить новости. И, забегая немного вперед, скажу, что полностью заряженный блок сохраняет напряжение, достаточное для пуска двигателя, порядка 4 часов – данные, полученные мною экспериментальным путем.

«Патриоте». Для чего включили зажигание, фары, обогрев заднего стекла. В результате подобных издевательств над аккумулятором напряжение на клеммах упало до 9.88 В. Понятно, что попытка запустить от него двигатель потерпела фиаско. Но прежде чем приступить к испытаниям нашего основного объекта, решаем все-таки попробовать «возбудить» мотор от моей «чудесной коробочки», которой уже три года. Температура на улице около минус 5 градусов – это немного, но результат тем не менее получили отрицательный. Не тянет! Для зарядки гаджетов эта «полимерка» еще послужит, но в «тревожном чемоданчике» ей больше не место.

Далее следуем инструкции. Для начала конденсаторы нужно зарядить. Подключаем «крокодилы» к клеммам аккумулятора (если перепутать впопыхах плюс с минусом, то ничего криминального не случится – сработает защита). Линейный индикатор на передней панели показывает состояние сети: горят три светодиода, соответствующая напряжению в 9–10 В. Нажимаем на кнопку «Пуск». Верхний диод начинает мигать, столбик огоньков постепенно растет до 14 В, и через 2 минуты зеленым свечением загорается индикатор «Статус», означающий, что зарядка завершена. Ключ на старт! Поворот, и... двигатель запущен. Причем буквально «с пол-оборота», легко и непринужденно! Повторяем эксперимент несколько раз, тут же глуша мотор,





Конденсаторный блок заряжен, об этом информирует полный индикатор и светящийся «Статус». От прилично «просевшей» АКБ он зарядился менее чем за 2 минуты. Остается повернуть ключ зажигания...

дабы исключить зарядку аккумулятора от генератора.

«ШЕФ, ВСЕ ПРОПАЛО!»

Воодушевленные успехом, переходим ко второй части запланированной программы – пуск двигателя вовсе без аккумулятора (или с полностью разряженным). Такой пункт есть в инструкции на прибор. Хотя сомнения все-таки одолевают... В руководствах по эксплуатации современных автомобилей четко прописано о невозможности подобного режима во избежание порчи электронных «мозгов». Придется рискнуть!

В очередной раз заряжаем устройство. Отключаем «плюсовой» провод бортовой сети автомобиля от клеммы АКБ и цепляем на него красный зажим «Специалиста». «Минус», естественно, на «массе». Кратко нажимаем кнопку «Пуск» и контролируем степень зарядки блока: она в норме. Нажимаем и удерживаем кнопку «Пуск». Индикатор «Статус» мигает 5 секунд и переходит на постоянное свечение, сообщая, что приготовления завершены. Эх, была – ни была! Поворот ключа. Есть запуск!

Мотор исправно тарыхтит, но что это? Приборная панель «Патриота» будто сошла с ума! Одновременно горят все сигнализаторы, не работают ни тахометр, ни одометр, на нуле «залипли» датчики топлива и температуры. Неужели, «все пропало»? Обидно как-то... И что делать дальше? Накинуть «на ходу» снятую клемму? А если аккумулятора нет вовсе? В инструкции сказано, что после того, как двигатель запущен, прибор следует отсоединить от бортовой сети. И все, больше ни слова! Это странно, поскольку, напомню, работа современного авто без АКБ может привести к непредсказуемым последствиям.

Глушим, возвращаем «плюсовой» провод на место и еще раз производим запуск от устройства по первоначальной схеме. Электроника автомобиля продолжает оставаться «в коме». Даем двигателю немного поработать, чтобы АКБ подзарядилась, в расстроенных чувствах отцепляем «помощника», глушим мотор и сбрасываем с аккумулятора провода в надежде, что ошибки, вызванные штатным режимом, обнулятся. Чуть подождав, пускаем двигатель уже обыч-

ным путем, и... облегченный выдох: больной очнулся.

В инструкции на прибор описан еще один режим – запуск дизельного двигателя с предварительным прогревом свечей. Его мы, к сожалению, не смогли проверить ввиду отсутствия поблизости нужной техники. В принципе, там все аналогично запуску бензинового мотора, только нажимать нужно на кнопку

или в путешествии. Особенно, если вы отправляетесь в поездку одним автомобилем. Это настоящий «сам себе спасатель», подобный Мюнхгаузену, вытаскивающему себя за волосы из болота. От желания сразу же бежать за ним в магазин останавливает только не самая низкая цена: 300-амперная версия стоит 12 550 руб., JSC-450 – 16 850 руб., а JSC-800 – 19 990 руб. За такие

регулярные автономные поездки – конденсаторный прибор, на мой взгляд, будет надежнее. Да и практичнее, с учетом относительно небольшого срока службы аккумуляторов.

Отдельно хочется пояснить возникший в ходе теста «острый момент» при запуске без аккумулятора. Хотя такой режим предусмотрен, реальная необходимость

Мотор исправно тарыхтит, но что это? Приборная панель «Патриота» будто сошла с ума! Одновременно горят все сигнализаторы, не работают ни тахометр, ни одометр, на нуле «залипли» датчики топлива и температуры. Неужели все сломалось?

«Дизель», что «дает возможность расходовать заряд устройства только для стартера и не тратить заряд на прогрев свечей» (это немного заковыристая цитата из инструкции, оставим ее на совести разработчиков).

ОКОНЧАТЕЛЬНЫЙ ДИАГНОЗ

Знакомство с устройством Specialist JSC-450 прошло успешно. Общее впечатление: восторг! Прибор работает и способен стать «палочкой-выручалочкой» в самых разных условиях: и зимой, и летом, в городе

деньги легко можно приобрести как минимум три-четыре обычных или один очень хороший аккумулятор. Но тут каждый, наверное, должен сделать собственный выбор.

Конденсаторный пусковой блок или аккумуляторный: что лучше? Не самый простой вопрос... Если вам нужна такая страховка исключительно в городе, передвигаясь от дома до офиса и обратно, с минутным доступом к бытовой электросети для зарядки, то на какое-то время хватит и LiPo-«коробочки». Если же планируются

в нем крайне редка. В нашем случае это был «эксперимент ради эксперимента», не более. Вряд ли у кого в здравом рассудке возникнет желание отключать штатный аккумулятор. Даже сильно разряженный, он сыграет роль демпфера и не позволит вывести из строя электронику, какой бы «умной» она ни была. Но в экстремальной ситуации, когда уже не до «шашечек», такая запредельная возможность может выручить. И это, пожалуй, еще одно очко в пользу «Специалиста!» 4x4



1



2



3

1. Вторая часть эксперимента. Отсоединяем «плюсовой» провод от клеммы аккумулятора. «Детский» ключик, кстати, оказался весьма удобным!

2. Подключаем прибор напрямую к бортовой сети, исключив из нее аккумулятор. Без

особой необходимости так лучше не делать – есть вероятность повредить электронику автомобиля!

3. Двигатель тарыхтит, но судя по панели приборов, автомобиль мы все-таки «сломали». Или еще нет?



Berkut Specialist JSC-450: миссия выполнена успешно!

В НАЧАЛЕ ОКТЯБРЯ В МОСКВЕ ОФИЦИАЛЬНО СТАРТОВАЛА «ТРАНСАЗИАТСКАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ АМАРОК». КАРАВАН ПИКАПОВ ОТПРАВИЛСЯ ПО СЛЕДАМ МАРКО ПОЛО, СЕМЕНОВА-ТЯН-ШАНСКОГО, ПРЖЕВАЛЬСКОГО И МНОГИХ ДРУГИХ ВЕЛИКИХ ПУТЕШЕСТВЕННИКОВ, ТОРИВШИХ ПУТЬ ИЗ ЕВРОПЫ В АЗИЮ. ПЕРВЫЙ ИЗ ШЕСТИ ЭТАПОВ ТРАНСАЗИАТСКОГО МАРАФОНА VOLKSWAGEN АМАРОК ЗАВЕРШИЛСЯ В БУХАРЕ.

ТЕКСТ И ФОТО: ГРИГОРИЙ АЛЕШИН



НАЧАЛО БОЛЬШОГО ПУТИ

Прежде чем финишировать на космодроме «Восточный», экспедиция проедет дорогами Таджикистана, Киргизии, Китая и Монголии. Ну а нам досталась честь «прикатать» машины и постоянный состав экспедиции на пути из Астрахани в Бухару.

В нашей колонне восемь Volkswagen Amarok с двухлитровым турбодизельным двигателем, большинство оснащены восьмиступенчатой автоматической коробкой передач и постоянным полным приводом. Экипаж каждого пикапа состоит из двух человек: в головной и замыкающей машинах разместились команда организаторов во главе с бывалым экспедиционером Алексеем Симакиным – если помните, именно он пробивался сквозь снежную целину на «Полярных волках» – пикапах VW Amarok с мостами от ГАЗ-66 на колесах низкого давления (см. «ПП4x4» № 6 за 2013 г.). Еще два автомобиля заняла съемочная бригада телеканала «Моя планета». Это постоянный состав участников,



Часто ехать по степи было комфортнее, чем по асфальту: лучше испытывать на прочность салонные фильтры, чем подвеску и собственный позвоночник



Солончаки, пожалуй, самое красивое, что можно найти в выгоревшей осенней степи



С отливом Каспий уходит за горизонт, главное – успеть откопать машину до вечера



Двигаться по морскому дну лучше там, где ездят местные – они знают, где песок плотный и безопасный

больше месяца ребятам предстоит жить на колесах и, подобно старожилам Международной космической станции, встречать новые «сменные составы» журналистов.

АСТРАХАНЬ – АТЫРАУ. КОВАРНЫЙ КАСПИЙ

Мы прилетели в Астрахань первым «шаттлом», надеясь немного продлить рано ушедшее московское лето, но погода начала портиться с самого утра, к вечеру шорты пришлось вновь убрать в чемодан. Стартовали от площади Ленина и отправились в сторону Атырау.

Пробег первого дня небольшой, около 400 км, ведь нам предстоит пройти границу России с Казахстаном, а это немного пугает: однажды меня уже развернули российские пограничники, и я чуть не остался в степи «в середине нигде» всего лишь из-за потрепанного паспорта, в котором плохо держалась последняя страница. Но в этот раз все документы у меня в идеальном виде, а паспорта сразу два – внутренний и заграничный – причем удобнее проходить в Казахстан

по загранпаспорту: во-первых, не нужно заполнять регистрационную карточку, а во-вторых, казахи ставят в «загранник» въездной и выездной штампы, и если вы путешествуете дальше в сторону от России, то на следующей границе будет меньше вопросов. Хотя я, честно говоря, не совсем понимаю, почему граница между Россией и Казахстаном,

но с нынешним курсом рубля, совершенно драконовские. Тут же можно поменять и деньги. За один рубль местные менялы дают пять тенге – не самый выгодный курс, но нужно расплатиться за страховку и топливо – далеко не везде есть терминалы для банковских карт.

Задворки казахстанской провинции безвидны и пусты. Заметно, что

шенные лодки на песке, а в воде по ступицы стоят грузовики: в основном «шишиги» и старые УАЗы. Дно настолько пологое и мелкое, что местные рыбаки ездят до своих катеров на автомобилях, благо песок все же местами достаточно плотный – пешком идти очень долго. Судя по всему, браконьерят тут по-черному. На песке валя-

Верблюды не обрадовались встрече с нашей экспедицией – фотографироваться не хотели

Большинство экспедиционных VW Amarok – рестайлинговые, со 180-сильным двухлитровым турбодизелем BiTDi, как на прежней версии, в трансмиссии 8-ступенчатая АКПП Tiptronic. Полный привод – постоянный, с дифференциалом Torsen, демультимпликатора и межколесных блокировок в трансмиссии нет. Большой трехлитровый турбодизель V6 до нас, к сожалению, еще не добрался.

с досмотром и всеми прочими формальностями, до сих пор существует – мы же вроде находимся в едином таможенном пространстве, что-то вроде «Шенгена».

Тем, кто еще ни разу не ездил в Казахстан на автомобиле, хочу напомнить, что сразу же на границе обязательно нужно купить местную страховку, причем вписать в нее всех водителей, иначе моментально нарветесь на штраф, а казахстанские штрафы, особен-

переход от кочевого образа жизни к оседлому здесь далек от завершения. Убогие мазанки, кое-как поставленные заборы, дырявый асфальт, всюду свободно гуляет скот. Кстати, это серьезная опасность, особенно ночью – коровы и лошади любят стоять прямо на дороге.

Довольно быстро мы «доскакали» по асфальтовым ухабам до Каспийского моря, попали на пик отлива и увидели картину, достойную «Безумного Макса», – бро-

ются скелеты и гниющие останки осетров – икру из них выдавили, а сама рыба, стоящая в московских магазинах космических денег, здесь никому не нужна.

Пока мы занимались съемками подъехали пограничники – оказалось, мы находимся в режимной зоне, и по правилам для пребывания здесь надо получать пропуск, но все «разрулилось»: «погранцы» даже помогли найти «эвакуатор» для одного из наших пикапов, за-



стрявшего в зыбком песке. Правда, «Амарок» сел так плотно, что «шишига» его сдернуть не смогла. В результате мы «заякорили» за нее организаторский «Амарок» и достали застрявшего лебедкой. На спасательные работы ушло больше часа, так что в Атырау мы приехали уже в темноте.

АТЫРАУ – БЕЙНЕУ. СОЛОНЧАКИ И ВЕРБЛЮДЫ

Вообще-то из Атырау до Бейнеу можно доехать по хорошему асфальту, но это не наш метод – вместо легкого кружного пути отправились по прямой, но дико разбитой дороге. Грунтовка изредка сменяется остатками асфальта, ездят здесь только местные, да газовики, инспектирующие «трубу». За окном однообразный степной пейзаж, ни деревца, лишь выгоревшая осенняя трава да пыль столбом. Колонной идти некомфортно, если бы не

Прежде чем попасть домой, узбеки днями стоят в узком, продуваемом коридоре, опутанном колючей проволокой. Порядки на границе средневековые, отношение к людям – наплеватьское

- 1. По дну Аральского моря теперь можно прокатиться с ветерком**
- 2. Море ушло за горизонт, его место занимает новая пустыня – Аралкум**

хорошие салонные фильтры наших «Амарок», дышать в этой пылище было бы невозможно.

В середине дня остановились на солончаках. Здесь вся земля просолена насквозь на огромной площади, а в низинах, где собирается и испаряется вода, сияют кристаллической белизной блюдца живой соли. Она, конечно, с примесями, но один раз посолить еще оставшиеся от астраханского изобилия помидоры можно. Соль вкусная, а солончаки коварные. Даже ралли-рейдовые профессионалы «Шелкового пути» не рискуют с ними связываться, ведь «засасывает» солончак еще крепче, чем песок. Я рискнул проехать по самому краю твердой с виду корки, которая отлично держит вес человека – можно даже попрыгать, но под «Амароком» она тут же разошлась, обнажив коварную сущность этой засады. Пикап при каждом движении погружался в вязкую

черную субстанцию, буксовать здесь абсолютно бесполезно. Точку в эксперименте снова поставила лебедка на организаторской машине, но на этот раз эвакуация заняла пять минут, благо на мост я автомобиль не посадил.

К вечеру встретили верблюдов – сначала попадались одинокие «корабли пустыни», потом целое стадо. В отличие от монгольских, казахские верблюды оказались очень пугливыми – не подпускали



До начала восьмидесятых Муйнак был портовым городом с собственным рыбоконсервным комбинатом. Когда ушла вода, от бывшего благополучия осталось лишь несколько «консервных банок» - кораблей, брошенных в песках на потеху туристам.

к себе ни машину, ни человека. Но это в степи – в ближайшем поселке такие же гиганты спокойно паслись вдоль центральной улицы.

БЕЙНЕУ – АРАЛЬСКОЕ МОРЕ. ПО СЛЕДАМ ХОДЖИ НАСРЕДДИНА

Утром встали пораньше: нам предстояло тяжелое и, как оказалось, самое неприятное приключение нашего этапа – переход казахско-узбекской границы. Нормальной дороги в сторону Узбекистана из Бейнеу нет: то асфальт, то грейдер такой степени «убитости», что легче ехать рядом по степи, что и делают редкие путешественники.

Казахи выпустили в пять минут, а на узбекской стороне наша колонна уперлась в средневековую стену непробиваемого, дремучего феодализма. Тут очень кстати будет процитировать то место из

«Повести о Ходже Насреддине» Леонида Соловьева, где веселый странник въезжал с караваном купцов в родную Бухару: «Стражники с гиком и воем кинулись к верблюдам. В давке и спешке они перерубали саблями волосяные арканы, звучно вспарывали тюки, выбрасывали на дорогу парчу, шелк, бархат, ящики с перцем, чаем и амброй, кувшины с драгоценным розовым маслом и тибетскими лекарствами». С тех времен в процессе работы узбекских пограничников и таможенников почти ничего не изменилось, разве что вываливание всех вещей из машин, рытье в сумках и чемоданах происходит медленно и неторопливо. После этой полнейшей инвентаризации мы долго укладывали имущество, а затем все автомобили с грузом отправили в огромную рентгеновскую ка-

меру на второй досмотр! Но и на этом наши мучения не закончились: в багаже одного из экипажей обнаружили коптеры, и тут-то началось! Часа три, а то и больше служивые ходили к началству, к нам выходили «баи», мы пытались договориться всеми возможными способами, но в результате коптеры пришлось отправлять с нарочным в Москву. Они тут проходят как «беспилотники», ввоз их в Узбекистан запрещен. Не забывайте также о том, что в таможенную декларацию здесь нужно вписывать все. Нет, вы не поняли – ВСЁ! Любую технику, включая древнюю «мельницу» или старый сотовый телефон, не говоря уж о более современном оборудовании. А главное, все деньги в любой валюте, включая ту мелочь, что случайно завалилась на дне кармана и «счастливый доллар»





за подкладкой бумажника. Не поверите, но на вылете из Бухары нас заставили вывалить на стол мелочь и пересчитывали ее до последней копейки – не дай бог у вас на руках окажется больше, чем в декларации. Обязательно сохраняйте регистрационные бумажки из отелей – их тоже будут проверять. Можно долго рассказывать про беспредел узбекской границы, про то, как люди сутками стоят на ветру в коридоре, опутанном колючей проволокой, там же спят и едят, как в соседнем коридоре чуть пошире проводят в ожидании дни те, кто въезжает на машинах. Мы потратили на переход весь световой день и легко отделались – как иностранных туристов нас «обслужили» в обход общей очереди. Вечером совсем похолодало, палаточный лагерь на берегу Арала мы разбивали в темноте, при сильном ветре и температуре около нуля.

АРАЛЬСКОЕ МОРЕ – ХИВА. КЛАДБИЩЕ НЕНУЖНЫХ КОРАБЛЕЙ

Наградой за холод и пограничный беспредел стали прекрасные утренние панорамы. Это похоже на марсианский пейзаж: море высохло почти до горизонта, ты стоишь на гигантском песчаном обрыве и пытаешься представить, что когда-то здесь была жизнь, потом сворачиваешь лагерь и спускаешься на дно по кем-то, возможно первым «марсоходом», проложенной колее. Впрочем, все гораздо прозаичнее – колею, и не одну, проторили добытчики целебной глины, ее продают в Китай, там она ценится не меньше, чем глина с Мертвого моря. Арал теперь тоже мертв: концентрация солей в оставшейся воде чудовищная, ее выдерживают лишь немногие микроорганизмы.

Мы мчимся по дну со скоростью 100 км/ч, глина сменяется песком, повсюду виднеются уходящие

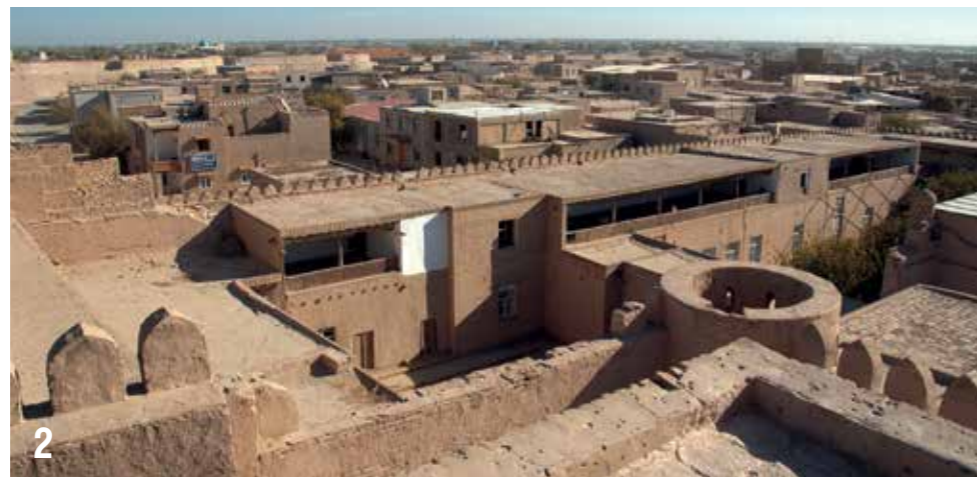
Символ Хивы – Кальта-минар, короткий минарет с примыкающим к нему медресе Мухаммада Амин-Хана

1. Резные двери и калитки в Хиве встречаются повсюду

2. За несколько веков старый город не изменился, и в нем все так же живут люди



1



2



Хива. Старый город окружен крепостными стенами, «наросты» на них – гробницы уважаемых людей. Вот, вероятно, откуда пошла в СССР традиция хоронить вождей и «баев» в кремлевской стене

вдаль тонкие борозды – это результат деятельности совместного немецко-узбекского проекта по остановке песков. В борозды высаживают саксаул – единственное растение, которое способно выдержать местные условия. Густые саксаульники теперь повсюду, мы едем через «лес» высотой полтора-два метра. Расходиться в стороны некуда, чтобы не терять видимость в пыли, колонна растягивается на

несколько километров. Кое-где приходится включать режим Off-road, чтобы «автомат» не спешил переключаться «наверх» и ABS срабатывала позже. Тяги в принципе хватает, но отсутствие «понижайки» не радует – с ней было бы легче преодолевать самые сложные участки.

К полудню добираемся до Муйнака, бывшего портового города, ставшего памятником человеческой беспечности. Далеко внизу под смотровой площадкой в ряд выстроились корабли самых разных типов – от рыболовных траулеров, до плоскодонных барж. Ржавые, частично распиленные, но в итоге оставленные в качестве приманки для туристов. Поодаль от главной «гавани» стоят два самых больших и интересных судна, но песок коварен – наш экипаж заранее стравил давление в шинах, а тем, кто этого не сделал, вместо фотосессии пришлось откапываться.

На дне Арала нашли очень много газа, его добывают русские, немцы, корейцы, китайцы – по-



хоже все, что требует хоть каких-то технологий, в Узбекистане не обходится без совместных предприятий. Впервые проезжаем стационарный полицейский пост – еще совсем недавно и у нас в России таких были тысячи, на границах каждой области или города. Как и в «совдепии» всех останавливают, проверяют документы, только здесь еще и переписывают все данные в толстую книгу учета! К счастью,

у нашего гида с собой была пачка заранее заготовленных списков, поэтому надолго на постах мы не задерживались.

ХИВА – БУХАРА. ЖЕМЧУЖИНЫ АЗИИ

Построенное в XIX веке медресе Мухаммада Амин-Хана, в котором мы остановились на ночлег, самое большое в Хиве и, наверное, самое красивое. Келья на первом и вто-

Несмотря на полное отсутствие демократии, Узбекистан пользуется среди европейских туристов огромной популярностью. Хивинские шапки – пожалуй, единственное, что стоит покупать на местном туристическом рынке

ром этажах могли принять 260 студентов, теперь их место занимают многочисленные, в основном западные и японские туристы. К медресе примыкает Кальта-минар – короткий минарет, символ Хивы. По легенде местный шах завидовал высокому минарету соседнего шаха и приказал выстроить у себя еще выше, но строительство остановили, когда оказалось, что и с недостроенного минарета виден шахский гарем. На самом деле шах был убит в одной из войн, а его наследники за достройку не взялись. Небольшой старый город как будто застыл в средневековье: узкие извилистые улочки, одноэтажные дома, глухие стены. Сразу от минарета начинается туристический базар, но кроме меховых шапок, которыми славится Хива, покупать здесь ничего не стоит, разве что рис одного из двух сортов – круглый или вытянутый «лазер», им при возможности запасаются и жители других узбекских регионов.

Дорога из Хивы в Бухару – настоящий автобан, построенный частично немцами, частично корейцами – первая качественная трасса на нашем пути, так что до Бухары



Старая Бухара отличается крайней скученностью построек – улочки здесь настолько узкие, что не везде можно проехать на машине, поэтому площадь Ляби-Хауз, расположенная в непосредственной близости от старого, крытого куполами рынка, всегда пользовалась популярностью. «Хауз» в названии означает традиционный для Средней Азии городской водоем, а название площади переводится как «У пруда».



Обязательно побывайте на настоящем, не туристическом рынке «Колхоз-базар» в Бухаре. Здесь вам составят из шести трав местный специалитет – «бухарский чай» и снабдят лучшими приправами для плова

мы просто «долетели», догнав наконец благословенное тепло. По пути хотели поснимать знаменитые хлопковые поля Узбекистана, но гид посоветовал даже не высовываться с фотоаппаратом из окна и ни в коем случае не снимать работающих в поле людей. Оказывается это строжайше запрещено, за такие съемки можно угодить в тюрьму – случаи бывали. Странно, но таковы особенности местного «демократического» режима. Гид рассказал, что запрет появился с тех пор, как кто-то из иностранных туристов сфотографировал детей на уборке хлопка, что обернулось небольшим международным скандалом. По меркам СССР – ничего криминального, я сам отработывал «практику» на

картошке; с западной точки зрения – эксплуатация несовершеннолетних на тяжелых работах. Тем не менее старого «эмира», как называют здесь недавно почившего президента Ислама Каримова, в народе любят: говорят, он повел Узбекистан своим путем, не продался ни Западу, ни исламистам, сумел сохранить светское государство и не допустил в республике межнациональных конфликтов. Люди надеются, что новый «эмир» пойдет тем же курсом, я сам не раз слышал это в Бухаре. И сам видел, вернее не видел, в стране, где более девяноста процентов населения исповедует ислам, ни одной паранджи или хиджаба.

Если все достопримечательности Хивы можно осмотреть за неполный день, то Бухара стоит того, чтобы задержаться здесь подольше. Вечный бродяга Ходжа Насреддин безмерно любил родной город, в своих скитаниях «он все время помнил узкие улочки, где арба, проезжая, боронит по обе стороны глиняные заборы; он помнил высо-

кие минареты с узорными изразцовыми шапками, на которых утром и вечером горит огненный блеск с чернеющими на сучьях огромными гнездами аистов; он помнил дымные чайханы над арыками, в тени лепечущих тополей, дым и чад харчевен, пеструю сутолоку базаров...» От посетителей в кафе у пруда на площади Ляби-Хауз в теплый звездный вечер нет отбоя. Так приятно выпить чаю под тополями, набродившись за день по туристическому центру. Но если отойти от стандартной программы и добраться до рынка «Колхоз-Базар», можно на многие месяцы запастись приправами для плова, «бухарским чаем» из шести трав, сухофруктами, всеми видами миндаля, солеными абрикосовыми косточками да еще парой хороших теплых халатов в придачу. Цены на обычном, не туристическом рынке как минимум втрое, если не впятеро ниже

и, конечно, можно, даже нужно торговаться. Богатую «добычу» с рынка мы увозили на такси. «Черный» курс рубля – от 90 до 100 сом за рубль, доехать с окраины до центра обойдется в 60, максимум 100 рублей, причем наши доллары берут так же охотно, как доллары, несмотря на то, что валютные операции с наличными жителям Узбекистана запрещены. Только не вздумайте признаться на границе в том, что меняли деньги на улице, если хотите улететь домой. Мы, честно говоря, возвращаться не очень хотели: неделя первого этапа трансзиатской экспедиции Амарок пролетела как один день, но наши сменщики уже приняли эстафету. Колонна пикапов ушла на Самарканд, а Бухара сделала нам прощальный подарок – самолет задержали на полдня, и мы еще успели, никуда не торопясь, побродить по городу и посидеть в чайхане под «лепечущими» тополями. 4x4



Ансамбль «Чор-Минор» – четыре минарета – затерялся среди узких улочек неподалеку от Ляби-Хауз



В отличие от Хивы, бухарский Минарет-Калаян – «Большой минарет» – самое высокое сооружение старого города

ТЕКСТ И ФОТО: АНДРЕЙ ФАРОБИН

БЕГ ПО «КРЫШЕ»

ТРЕТИЙ – ПАМИРСКИЙ – ЭТАП ТРАНСАЗИАТСКОЙ ЭКСПЕДИЦИИ AMAROK ПО ВСЕМ ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫМ РАСЧЕТАМ ПРИЗНАВАЛСЯ САМЫМ СЛОЖНЫМ ТЕХНИЧЕСКИ, НАИБОЛЕЕ БОГАТЫМ НА НЕОБЫКНОВЕННЫЕ ПРИРОДНЫЕ ОТКРЫТИЯ. ПОТОМУ НЕТ НИЧЕГО УДИВИТЕЛЬНОГО В ТОМ, ЧТО Я ВЫБРАЛ ИМЕННО ЕГО, ЧТОБЫ ПРИОБЩИТЬСЯ, ВОСПОЛЬЗОВАВШИСЬ ЛЮБЕЗНЫМ ПРИГЛАШЕНИЕМ ОРГАНИЗАТОРОВ, К БОЛЬШОМУ ПУТЕШЕСТВИЮ VOLKSWAGEN ЧЕРЕЗ НЕСКОЛЬКО СТРАН.

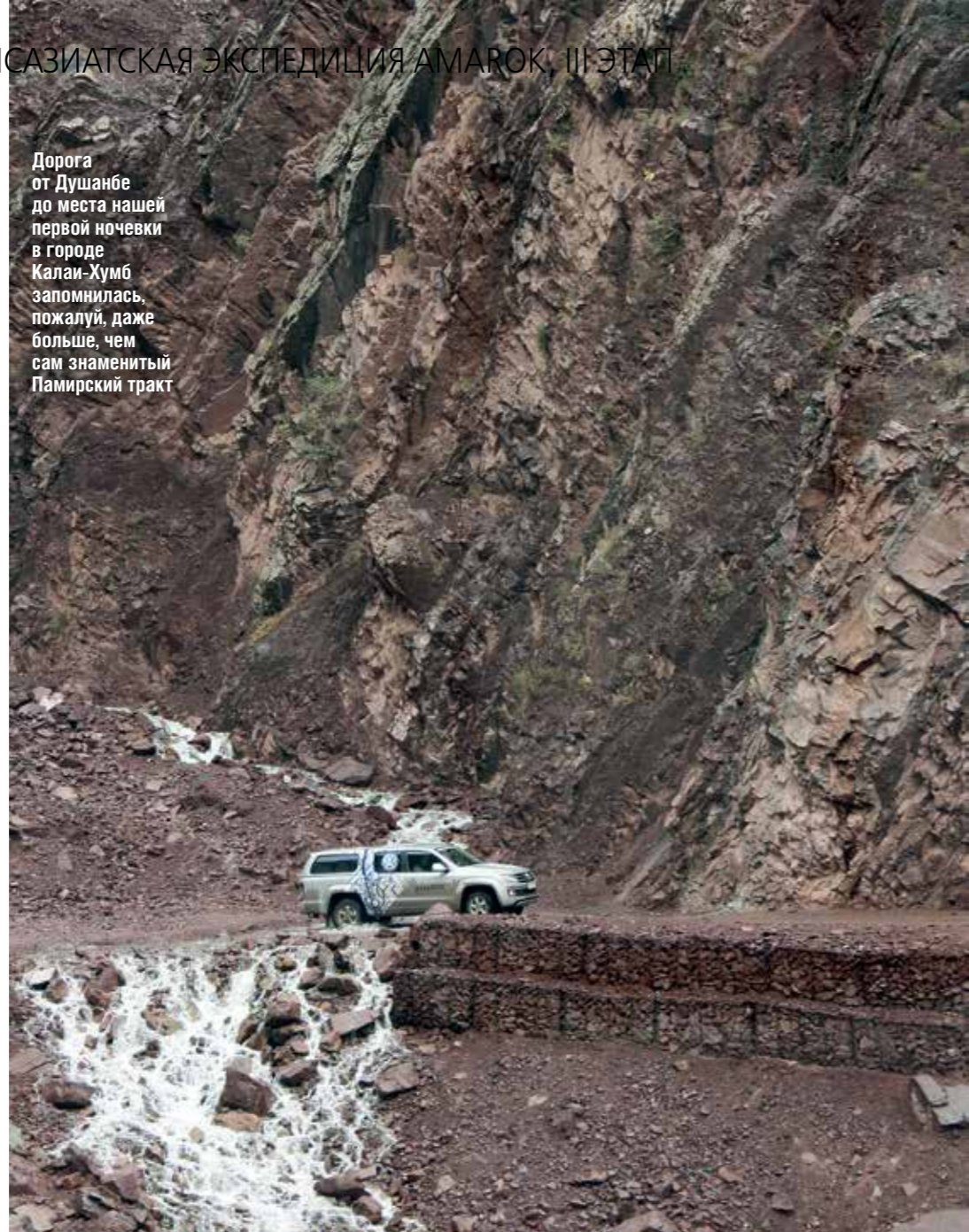
На кратком брифинге перед стартом в Душанбе руководитель экспедиции Алексей Симакин объясняет ситуацию: до места нашего следующего ночлега есть две дороги – длинная и короткая. Первая – заведомо проходима всегда, вторая – если не занесет снегом перевал. Снег же, говорят, уже выпал... Однако мы – в экспедиции, а значит – не ищем легких путей! Ранее дорога через перевал была единственно возможной, но сравнительно недавно построили хороший, хотя и длинный объезд, и теперь большинство ездит по нему. А срезка востребована мало.

УДАЛЯЯСЬ ОТ СТОЛИЦЫ

Такое ощущение, что на календаре не конец октября, а 1 сентября: в небольшом городке неподалеку от Душанбе толпы мальчиков и девочек в школьной форме валят по тротуарам, в открытые окна наших машин льется бравурная музыка из динамиков на фонарных столбах – в школу как на праздник! То и дело нашу колонну тормозят при помощи красных флажков старшеклассники, чтобы пропустить через дорогу учащих младших классов да и сверстников тоже. Стоит к пешеходному переходу приблизиться хотя бы одной школьнице, как мальчишки кидаются перекрывать движение.

О нашем проезде, похоже, предупреждены местные «гаишники»: замечаю, как они притормаживают машины, подходящие с примыка-

Дорога от Душанбе до места нашей первой ночевки в городе Калаи-Хумб запомнилась, пожалуй, даже больше, чем сам знаменитый Памирский тракт



Заправлять здесь наши «Амароки» мы, конечно, не рискнули

ющих дорог. При этом инспекторы не поднимают жезл вверх, как у нас, а как-то странно прижимают его к груди. Жезлы, кстати, не полосатые, а красные, какие-то конусообразные. Наконец дорога поворачивает на Хорог, о чем вещает малоприметный указатель. Очередной «гаишник», на этот раз на стационарном посту, проверяет документы у руководителя группы – въезд в приграничную зону без пропусков запрещен. У каждого из нас лежит в паспорте соответствующий листок с печатью. На посту привлекает внимание китайский мотоцикл, по-моему какой-то дешевый – явно патрульный транспорт... Так и под-

Скорость нашего движения, на мой взгляд, была слишком большой – ни расслабиться за рулем, ни окрестности как следует обозреть, не говоря уж про их фотосъемку. Но зато мы четко выдержали график прохождения этапа.

мывает щелкнуть затвором фотоаппарата, но на посту (милицейском, «гаишном», пограничном – любом) это категорически запрещено.

И до поворота качество дороги было не очень, а теперь и вовсе пошла щебенка с редкими вкраплениями асфальта. Воздушные фильтры моторов наших «Амароков» стараются вовсю, фильтруя пыль, нами же и поднимаемую. Иного транспорта практически нет. Странно, конечно, что в пробеге принимают участие не новые пикапы с трехлитровыми дизелями V6, о появлении которых «ПП4x4» уже сообщал. Двухлитровые моторы версии Comfortline 2.0 biTDI выдают максимум 180 л.с.,



Подъем на первый на нашем пути перевал, высота около 3000 метров. Задержись мы на сутки – наверное, не прошли бы



нается серпантин, на высоте около 2400 метров дождь сменяется легким снежком, на нем уже печатают следы и протекторы наших шин. Дальше снега становится только больше, если бы не полный привод, то разворачиваться бы нам восвояси. Но нажимаем кнопку Off-road рядом с селектором АКП – «Амароки» довольно уверенно карабкаются все выше и выше. Здесь почти никто не ездит: лишь одинокий автомобильный след уходит вверх, растворяется в снежной пелене. К сожалению, видимости никакой – еле видно впередиидущую машину – фотосъемка опять отменяется. Когда картер редуктора заднего моста уже начинает ощутимо грести снег, справа, как по волшебству, вырастает автобусная остановка из бетона. Совершенно чужеродно смотрится она в окружающем пейзаже, но на ней кто-то вывел краской: 3252,8 м. Мы на перевале, мы покорили его! Впрочем, еще предстоит спуститься...

Несколько раз наш механизированный караван буквально упирался в караван живой, овечий

Начинается такой же серпантин, заметенный снегом, и тут-то обнаруживается источник следов перед нами – таджики на каком-то китайском минивэне засели в сугробе, пойдя по слишком широкой дуге на повороте. Разумеется, в мгновение ока выдергиваем бедолаг тросом – дальше спускаемся вместе. Картинка за окном отличается от той, что была с той стороны пере-

и на горной дороге это не бог весть что. Ситуацию улучшает перевод АКП в спортивный режим, а иногда правильнее вообще перейти на ручное управление коробкой. Подвеска же мне нравится: по таким колдобинам летим – и ни одного пробоя. Именно «летим» – темп движения выбран, на мой взгляд, очень высокий, к тому же практически не делаем остановок, чтобы запечатлеть открывающиеся ландшафты на фото, из окна да на ходу это получается плохо. Обидно, вряд ли когда еще окажешься в этих местах!

Но вот случается естественное замедление и даже полная остановка: наш караван упирается в стадо овец,

в котором, наверное, тысячи голов! Сплошная серо-бурая река течет по дороге, во всю ее ширину, и приходится просто ждать, пока она обтечет наши запыленные и разогряченные гонкой автомобили. Наш провожатый Сурат поясняет: стада гонят не в соседнюю деревню, а за 300–400 километров – ежегодная миграция на зимовку. Занимает она дней десять, ослики, также плывущие в этой «реке», везут нехитрые пожитки пастухов – все, как и сотни лет назад...

ПРИГРАНИЧНЫЙ ВОЯЖ

Вот и перевал, к которому мы так спешим. Погода портится. Начи-

В 90-х годах находиться в этих горах было опасно – в Таджикистане шла гражданская война, о чем напоминают ржавые гильзы между камней



Для пребывания в Горно-Бадахшанской АО нужно соответствующее разрешение, плюс еще пропуск на въезд в погранзону, и, путешествуя в одиночку, будьте уверены, что документы проверят у вас не раз.

вала: там был простор, ширь, здесь же пробираемся по ущелью, на дне которого шумит ручей. Постепенно снег исчезает, ущелье расширяется, но все равно с этой стороны горы как-то теснее обступают дорогу – скалы ближе, камня вокруг больше. И в очередной теснине упираемся в шлагбаум – перед нами пограничный пост, и вот уже бежит к нам военный с «калашниковым» через плечо. Следует проверка документов, пропусков – все в порядке, путь

к границе с Афганистаном открыт. Мимо проплывает выдавший виды УАЗ-«головастик», нагруженный дровами, поверх которых сидят веселые таджики.

Пяндж. Каждый, кто не отлынивал от уроков географии в школе, знает, что это пограничная река. Да и печальные события нескольких десятилетий давности привели к тому, что название этой артерии у многих на слуху. На другом берегу Пянджа уже Афган, и жителей

чужой страны отлично видно даже невооруженным глазом. Некоторые из них тоже приставляют ладонь козырьком к глазам, чтобы получше разглядеть нашу колонну. Недавно афганцы пробили дорогу вдоль берега, теперь во всю снуют по ней на мотоциклах, а раньше, как рассказывает Сурат, по таким тропам, висящим над обрывами, перемещались, что смотреть было страшно.

Таджикский берег населен гуще. Первая наша ночевка на маршруте – в городе Калаи-Хумб. Поражает здание гостиницы из стекла и бетона, высоко взметнувшееся над малоэтажной окружающей застройкой. Памир – место паломничества туристов со всего мира, и для них такая гостиница будет роскошным и неожиданным подарком. В остальном никакой туристической инфраструктуры нигде на маршруте мной замечено не было.

Калаи-Хумб, как удалось узнать из фотоальбома в гостиничном роскошном номере, основан в XV веке как крепость на реке Хумбоб, до 1878 года это столица независимого Таджикского шахства Дарваз.



Очевидно, что в экспедиции такого масштаба штатного запаса топлива мало, поэтому каждый пикап укомплектован дополнительным баком

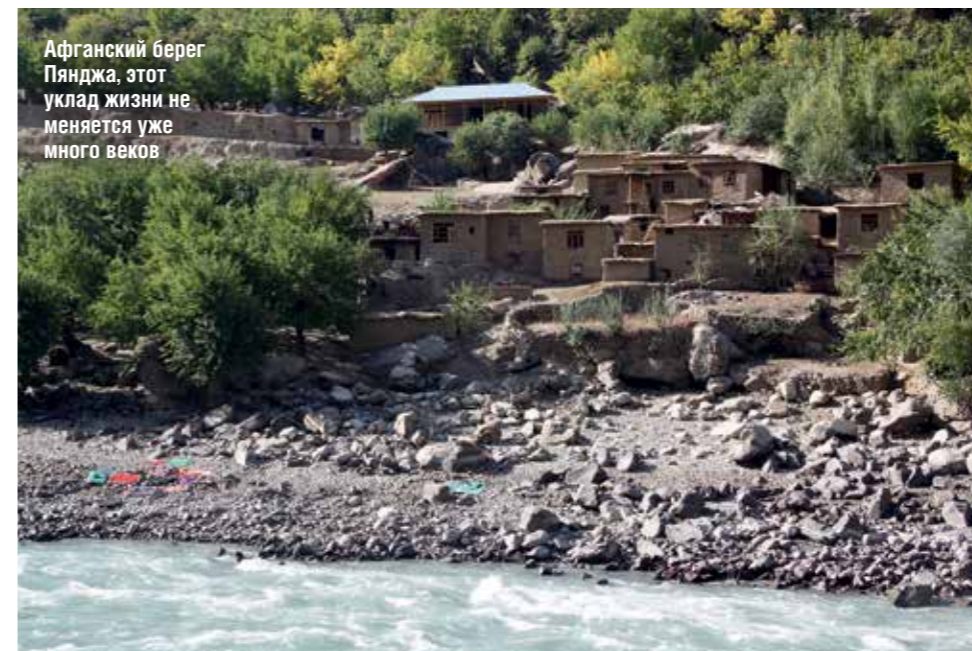
В шести километрах отсюда сохранились остатки древнего города Карон, впервые упомянутого в произведениях таджикского географа Ибн Хурдодбека в IX веке. Но мы туда не поедем – мы на маршруте, в который уже раз убеждаюсь, что конечная цель путешествия, намеченный маршрут, график его прохождения – все это на корню убивает саму идею поездки – познакомиться с неизвестным миром, людьми, в нем проживающими. Но приходится подчиняться воле руководителя трансзиатской экспедиции... Зато, забегая вперед, замечу, что мы и вправду идеально выдержали намеченный график, и это тоже нельзя сбрасывать со



Встретили колонну из полусотни «китайских белазов», разъехаться – целая проблема



Города в таджикской глубинке весьма аутентичны, чувствуешь себя в совершенно ином, чуждом тебе мире



Афганский берег Пянджа, этот уклад жизни не меняется уже много веков

счетов, особенно учитывая непредсказуемые дорожные условия.

Мы все еще подбираемся к апофеозу третьего этапа экспедиции – Памирскому тракту. Весь второй день движемся вдоль Пянджа. Дорога петляет по ущелью реки, так же как река, пробивая себе путь среди скал. Иногда горы отступают, но потом вновь сжимают извивающуюся щебенку в своих объятьях. Государственной границы в нашем привычном понимании, с колючей проволокой и следовой полосой, нет, только изредка попадаются пограничные заставы. На другой стороне течет своя размеренная жизнь: вон три девочки спускаются к реке, неся на головах тазы с бельем, даже не поддерживая их при этом руками – ловко у них получается! На камнях сушатся цветастые ковры. Доносится бление овец, прерываемое шумом бурлящей реки.

По таджикской стороне ползут груженные фургоны с прицепами – везут товары из Китая. Разъехаться с ними можно не везде, и радиосвязь между машинами в нашей колонне очень выручает. Все же один раз выходит накладка: выскочив из-за очередного поворота, упираюсь в грузовик, ползущий навстречу. Приходится, резко затормозив, сдавать назад и пристраиваться на обочине, но так, чтобы не соскользнуть правыми колесами в реку. Совершая здесь путешествие одной машиной, надо быть внимательным на поворотах, не гнать, но мы все гоним и гоним... Дети в поселках,

В кадр попала неасфальтированная часть Памирского тракта, весь он проходит на высоте под 4000 метров, но снега тут из-за очень сухого климата почти не бывает



Знаменитый Памирский тракт проходит по высокогорному плато, по пути встретится несколько перевалов, самый высокий из которых – Ак-Байтал (4655 м), но какого-то экстрима нет – надо лишь соблюдать разумную осторожность на серпантинах.

завидя нас, весело машут руками и кричат по-английски: «Hello!» Взрослые тоже в большинстве своем очень приветливы. Лишь однажды в большом поселке нарвались на не вполне адекватного гражданина за рулем «Опеля», но начавшуюся было потасовку удалось быстро погасить дипломатическим путем.

ПЛОСКАЯ «КРЫША»

Мой приятель, с которым в начале этого года мы отправились в Но-

рильск (см. «ПП4x4» №№ 6, 7 за 2016 г.), теперь вынашивает идею отправиться по Памирскому тракту, по известной дороге Хорог – Ош. Или в обратном направлении. И он далеко не одинок в своей мечте, знаю я и других, и журнал наш уже публиковал материалы по прохождению этой трассы – самой высокогорной в бывшем Союзе. Недаром здесь испытывали свою продукцию все советские автозаводы. Как автотурист я тоже давно грезил этой

трассой. И вот случай наконец представился...

Выехав из Хорога, мы как-то незаметно набрали высоту. Я ждал изнурительных серпантинов, но всего несколько виражей – и мы оказываемся на перевале высотой около 4200 метров. Вокруг и под колесами наших авто – снег, но его меньше, чем было день назад на нашем первом перевале, более низком. Красивые открываются виды, но все же не могу сказать, чтобы я был потрясен. Горы поднимаются в отдалении от трассы, а дальше высокогорное плато расширяется – по нему мы будем ехать два дня. Снег вскоре исчезает вовсе, под колесами «Амароков» появляется... асфальт. Неважного качества, много выбоин, и особенно досаждают внезапные провалы покрытия – если влететь в них на скорости, то машину ощутимо подкидывает в воздух – но это все же асфальт! Местами, правда, он чередуется с внушительными по протяженности участками грейдера. По сторонам – степные ландшафты, окаймленные по краям невысокими холмами. Высота – под 4000 метров над уровнем моря. Организм ощу-

Высокогорное озеро Яшикуль. Здесь оказался Национальный парк, для пребывания в котором нужно соответствующее разрешение



Типичный памирский кишлак. Выглядит грустно, впрочем, и наши деревни порой совсем не радуют глаз



щает небольшую слабость, тяжелеет голова. Красивый, но однообразный пейзаж километр за километром мелькает за окном, усыпляя.

Гостиница в Мургабе, самом высокогорном городе СССР, как говорят, замерзла, хотя на улице еще только осень. Значит, наконец пришло время ночевки в палаточном лагере – все необходимое для этого у нас есть. Свернуть с тракта можно практически в любом месте, но лучше все же выбрать хоть какую-то степную дорожку, что не представляет проблемы. Находим уютное местечко, хотя при таких просторах вокруг звучит такое определение достаточно странно. Задует пронизывающий ветер, столбик термометра падает, но мне представляется, что такая ночевка все же лучше, чем в Мургабе, даже если бы удалось устроиться в тамошнюю гостиницу: настолько отталкивающее и неприятное впечатление оставил в памяти этот город, состоящий сплошь из однотипных грязно-белых домиков с плоскими крышами, пыльных и грязных улиц и запущенных дворов. И здесь рождаются, живут и умирают люди... или все же нет таких, кто добровольно соглашается на жизнь в таких условиях, среди в общем-то бесподобно величественной природы вокруг? Всю ночь ветер пытается сорвать и унести палатку, высокогорный разряженный воздух, проникая в легкие, не дает им достаточного количества кислорода, отчего испытываю дискомфорт. Сквозь полусон, хотя и не на Кавказе я вовсе, почему-то все лезут в голову слова Лаевского из



«Дуэли»: «Восторгаться постоянно природой – это значит показывать скудность своего воображения. В сравнении с тем, что может дать мое воображение, все эти ручейки и скалы – дрянь и больше ничего». Вот тебе и восторг перед Памиром, встречи с которым я так ждал...

Так же незаметно, мимоходом, по моим ощущениям, на следующий день мы преодолеваем перевал Ак-Байтал – самый высокий на нашем пути (4655 метров). Еще пара часов пути – и мы на границе Таджикистана. Затем следует довольно широкая, не менее 10 км, нейтральная полоса, за которой уже начинается Киргизия. Штампы в паспорта, беглая проверка машин –

Пастух вскочил в седло и кинулся наперерез нашей колонне, забыв про свое стадо: скучно ему, а тут хоть пообщаться можно

и все равно на колонну уходит часа три. И это при практически полном отсутствии другого транспорта. Что мы, враги какие, злоумышленники, наркоторговцы?! Впрочем, и к «своим», по-моему, отношение не намного лучше.

ПРОЩАЙТЕ, ГОРЫ. ИЛИ ДО СВИДАНИЯ?

Все понимают, что активная часть маршрута закончилась. Остается добраться до Оша, еще раз переночевать в гостинице и посвятить заключительный день этапа перегону до Бишкека, чтобы передать машины участникам четвертого этапа экспедиции. Однако перевалы 40 лет Киргизии и особенно Талдык преподносят сюрпризы. Собственно, они – сюрпризы – начались сразу, как только мы спустились в долину и уже расслабились после гор. Замело, видимость упала практически до нуля, дорога превратилась в каток. Но потихоньку ползем вперед, местным ведь еще тяжелее – они на летней «лысой» резине. На перевалах буксуют грузовики, несмотря на обутые в цепи колеса. Трансзиатская экспедиция Амарок удачно минует все серпантины, совершает финальный марш-бросок до столицы Киргизии, к сожалению, без остановок – на мой взгляд, виды вокруг ничем не уступают, а, пожалуй, и превосходят те, что были там, на Памире.

Что ж, поднялся я наконец на «крышу мира», огляделся вокруг. И не испытал большой грусти из-за того, что быстро спустился. Может, я чего-то не понял, не увидел? Значит, надо вернуться? **4x4**

ТЕПЛЫЙ БАЙКАЛ

«НЕ СИДИ ДОМА, БЕГИ ИЗ ДОМА, ИБО ДОМ ЭТО РУТИНА», – ТАК ПОДУМАЛ, НАВЕРНОЕ, КОГДА-ТО ОДИССЕЙ И ОТПРАВИЛСЯ В ПУТЬ, НАПОЛНЕННЫЙ ПРИКЛЮЧЕНИЯМИ... ПУТЕШЕСТВЕННИКАМИ НЕ РОЖДАЮТСЯ – ДОСТАТОЧНО ОДНАЖДЫ СДЕЛАТЬ ШАГ ЗА ПОРОГ И УДИВИТЬСЯ ОКРУЖАЮЩЕМУ НАС МИРУ!

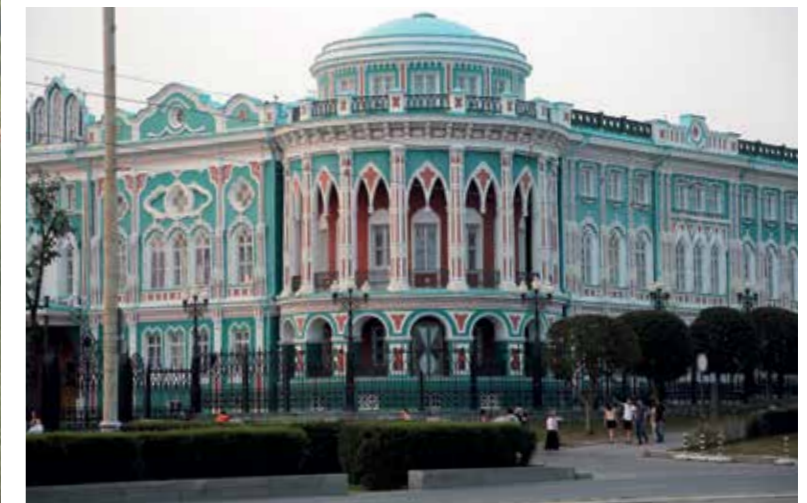
ТЕКСТ И ФОТО: АНДРЕЙ БОБЫКИН



Дорога на Байкал. До цели остались десятки километров. Позади – тысячи



Церковь в селе Карасуль Тюменской области. Родина моих предков



Пару лет назад мы с подружкой уволнились и рванули дикарями в Индию. В поисках духовного роста и новых эмоций. Однако, вернувшись оттуда, поняли, что «подросли-то мы не шибко». Хотя самое важное просветление в головах все-таки случилось: с этого момента мы уже точно знали, что наша дальнейшая жизнь будет немыслима без регулярных поездок куда-нибудь подальше от дома. Нет, конечно, мы и до этого летали на отдых за тысячи километров, но так популярный среди обывателей «пляжный» туризм и самостоятельная авантюрная экспедиция – это абсолютно две разные степени свободы. Своим ходом можно отправиться куда угодно. Съездить, например... да хотя бы на Байкал. А что – отличная идея! Так у нас появилась цель. Но «скоро только сказки сказываются»...

Внимательный выбор АЗС в дальнем путешествии – залог сохранности нервов и времени



АВТОМОБИЛЬ

Само собой нам хотелось всего и сразу, но так не бывает, и мы решили начать с изучения интересных мест поближе. А для этого первым делом успешно избавились от «паркетника» известной немецкой фирмы, требовавшего огромных сумм на содержание даже не съезжая с московского асфальта, и приобрели вместо него бензиновый УАЗ «Патриот».

Такой выбор объяснить просто. Я составил список автомобилей, которые подходили, по моему мнению, для дальних поездок, и сокращал его, пока не осталось всего несколько мостовых рамных «проходимцев». Потом прикинул стоимость доведения их до состояния «хоть на край света» и, подсчитав имеющиеся финансы, понял: «Патриот» – это единственное, что я могу приобрести новым и пере-

делать под поставленные задачи. Немаловажным аргументом послужило и то, что в поездках по России отечественный внедорожник починить быстрее и дешевле. А ломаются, как известно, автомобили даже самых именитых брендов.

Еще до покупки новой машины я набросал перечень первостепен-

рацию, дополнительный свет, «АТ-эшную» резину, хабы, разборный «спальник», бортовой компьютер, круиз-контроль и еще целую кучу разных нужных мелочей.

Возбужденные новостями о присоединении Крыма к России, в первую испытательную поездку мы рванули к друзьям в Ялту. Ав-

КОМАНДА

Главное в любом важном деле – очень захотеть и начать делать шаги в сторону своей цели, а дальше жизнь сама поможет преодолеть все трудности. Так было и с нами, поскольку всяких проблем было множество. Устраняли их и делали следующие шаги. Но не все зависе-

Екатеринбург, Дом Севастьянова – красивейший старинный особняк на набережной города

Вернувшись из Индии, куда мы отправились в поисках духовного роста, мы поняли, что самое важное просветление в наших головах все-таки случилось: теперь мы точно знали, что наша дальнейшая жизнь будет немыслима без регулярных поездок куда-нибудь подальше от дома.

ных доработок, который включал усиление или замену традиционно слабых «уазовских» узлов и установку всего, что требуется в дальнем путешествии. Приведение автомобиля в идеальное техническое состояние было доверено профессионалам из специализированного сервиса, а монтажом дополнительного оборудования я занимался самостоятельно. «Патриот» получил

томобиль показал себя с хорошей стороны, и уже на новогодние праздники мы выбрали маршрут посложнее, скатавшись в Белоруссию и заскочив в Латвию. Это путешествие тоже удалось на славу. Оно дало ощущение уверенности в собственных силах и позволило всерьез задуматься о том, что раньше казалось призрачным и совсем недостижимым – о Байкале.

ло только от нас... Из двух экипажей, которые собирались отправиться вместе с нами, не смог поехать никто. Даже с учетом того, что один из автомобилей был специально куплен для этого путешествия. В итоге, собрав волю в кулак, мы решили ехать одни. В ответ же судьба в очередной раз посмеялась и прямо в тоннеле на Садовом кольце подкинула нам... «пассажира» в виде



В Бурятии коровы чувствуют себя расслаблено, словно в Индии...



Отдых нужен даже машине. Песчаный берег Байкала



Аршан. Горная река Кынгарга бежит вниз, в долину

Немаловажным аргументом отправиться в дальний путь на UAZ Patriot послужило и то, что в поездках по России отечественный внедорожник починить быстрее и дешевле. А ломаются, как известно, автомобили даже самых именитых марок.

крошечного котенка. Пристроить его куда-то возможности не было, а позволить ему погибнуть мы не могли. А может, это знак свыше? Вот теперь команда укомплектована полностью – можно стартовать! Настрой был такой силы, что все остальные причуды провидения тут же отступили. В путь!

ДОРОГА

Самым лучшим сезоном для отдыха на Байкале считается конец лета и самое начало осени, когда воздух прогревается до 25–30 градусов и купание в водах «священного моря» начинает меньше походить на моржевание. В своих расчетах мы и планировали оказаться на месте в начале августа. Из Москвы отправились по «северной доро-

ге» (Кострома – Киров – Пермь) и были несколько удивлены ее состоянием. После Костромы до самой границы Кировской области дорожное полотно просто ужасное. Ни о каком комфорте и скорости на

такой трассе говорить не приходится. Мы даже назвали ее «50 оттенков серого» за нереальное количество заплаток, перекрывающих одна другую. Второй «сюрприз» ждал неискушенных путников возле



Наша пушистая попутчица позирует для фото

города Омутнинска (сразу за Кировом): ямы были размером метр на метр и глубиной по колено.

Впрочем, справедливости ради надо отметить, что в целом дорога на Байкал и обратно, а это чуть более 13 тысяч километров, оставила хорошее впечатление. Я готовил себя и машину к чему-то очень тяжелому, поэтому каждый раз радовался, встречая трассу качеством на «четверку», а местами и на «пять с плюсом». Совсем плохие участки тоже попадались, конечно, но на них обязательно велись работы по перекладке асфальта, да и их протяженность была относительно небольшой. Так что, несмотря на устоявшиеся стереотипы касательно российских дорог, они не так плохи, как мы привыкли о них думать. И это было, наверное, одно из моих самых больших «сопутствующих» открытий. К сожалению, все вышесказанное не касается дорог в городах. Судя по всему, их обу-



живание финансируются по иному принципу и сильно отличается от междугородных трасс.

БЫТ

Каждый день мы преодолевали расстояние от одного областного центра до другого. Порядка

600–750 километров со средней скоростью около 80 км/час. Мне такой режим показался наиболее комфортным. Не устаешь, можно не торопясь победать или что-то посмотреть по пути.

Для удобства и экономии средств мы спали в машине по две

Пирамидки из камней – как благодарность духам. Можно составить свою и загадать желание



Завораживающие просторы острова Ольхон



Дорога временами радовала нас потрясающими красками заката



Красноярская ГЭС. На нее обязательно стоит взглянуть любителям техногенных пейзажей



Притормозили около самого известного «зимника» на острове Ольхон

ночи, останавливаясь на платных стоянках, а на третью снимали номер в отеле или двухместную комнату в хостеле для более цивилизованного восстановления сил, стирки и горячего душа. Ужинали вечерами, как правило, в приличных ресторанчиках каждого оче-

редного города, поэтому этот тур можно назвать еще и гастрономическим – очень вкусным и богатым на приятные впечатления.

Первое время котенок все никак не хотел приучаться к лотку с наполнителем, но когда он, а точнее она, смекнула что да как, то

дальняя поездка стала походить на легкую прогулку. Таким образом, мы успешно добрались до Байкала через десять дней после старта. Даже с учетом того, что в Новосибирске задержались на два дня – город никак не хотел отпускать нас, постоянно сводя с приветливыми и обаятельными людьми.

СИБИРЬ

За Уралом вообще оказалась куда интересней, чем мы думали до этого. Сибирь непередаваемо красива богатством природы: широчеными реками, горными дорогами и просторами полей. Я долго пытался подобрать нужные слова, чтобы достойно описать впечатления от той России, которая открылась нам после Тюмени, но так и не смог этого сделать. Это нужно увидеть своими глазами. Конечно, в интернете есть огромное количество фотографий и отчетов о поездках, но они не способны отразить и сотой части

Я очень советую добраться до деревни Узуры на севере острова Ольхон. Если получится остаться там на ночлег, то незабываемое впечатление от уединенности и погружения в атмосферу этого волшебного места гарантированно.

тех чувств, которые формируются уже после первых дней нахождения в тех краях. И чем дольше вы там остаетесь, тем больше влюбляетесь в то, что вас окружает. В простоту и искренность людей, в чистоту и разнообразие пейзажей, в необычайную широту пространств и даже в запахи воздуха.

БАЙКАЛ

Оказавшись на Байкале, мы отправились по туристическим местам южного и юго-восточного побережья. Здесь я отметил бы красивые виды Аршана и песочной губы возле поселка Посольское. Также мы посетили Улан-Удэ и заглянули в Иволгинский дацан, откуда уехали несколько разочарованными – ожидали увидеть нечто большее.



Улан-Удэ. Самый большой из бюстов Ленина, с бурятским прищуром...



Побережье Байкала усыпано бухтами, которые внушают спокойствие и отрешенность



Бухта Ая славится своей чистотой и теплой водой

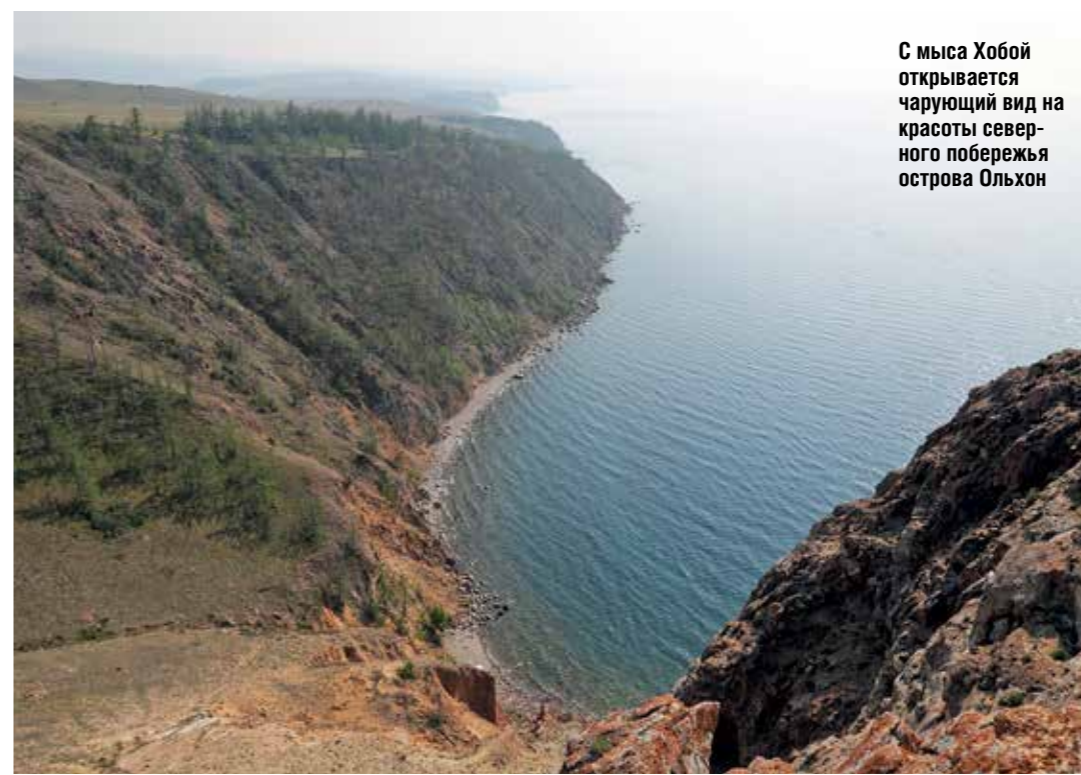
в атмосферу этого волшебного места гарантированно.

ШАМАНЫ

Ольхон считается центром бурятского шаманизма, который намного древнее любой другой местной религии. Из-за этого на острове много «туристических шаманов», зарабатывающих на тех, кто не знает, что настоящим шаманам

запрещено назначать цену за свою «работу». Так же как и отказывать в помощи просящему. Наиболее раскрученная достопримечательность на Ольхоне – «Шаманский камень». Для верующих это святое место и лучшее, что может сделать сознательный человек, – не нарушать его покой. Жаль, но мало кто из приезжих об этом задумывается, продолжая толпами идти к камню и навлекая на себя гнев духов. Все это нам рассказала молодая супружеская пара из Москвы, с которой мы познакомились в очереди на паром. Ребята оказались одними из немногих «белых людей», кто получил шаманское посвящение. Мы сдружились и проехали вместе всю обратную дорогу, привезя домой не только впечатления от самого путешествия и красот Байкала, но и знания о веровании людей его населяющих, заставляющие переосмыслить многое в собственном мировоззрении. **4x4**

С мыса Хобой открывается чарующий вид на красоты северного побережья острова Ольхон



Ленточки привязывают для загадывания желаний и в качестве благодарности духам местности

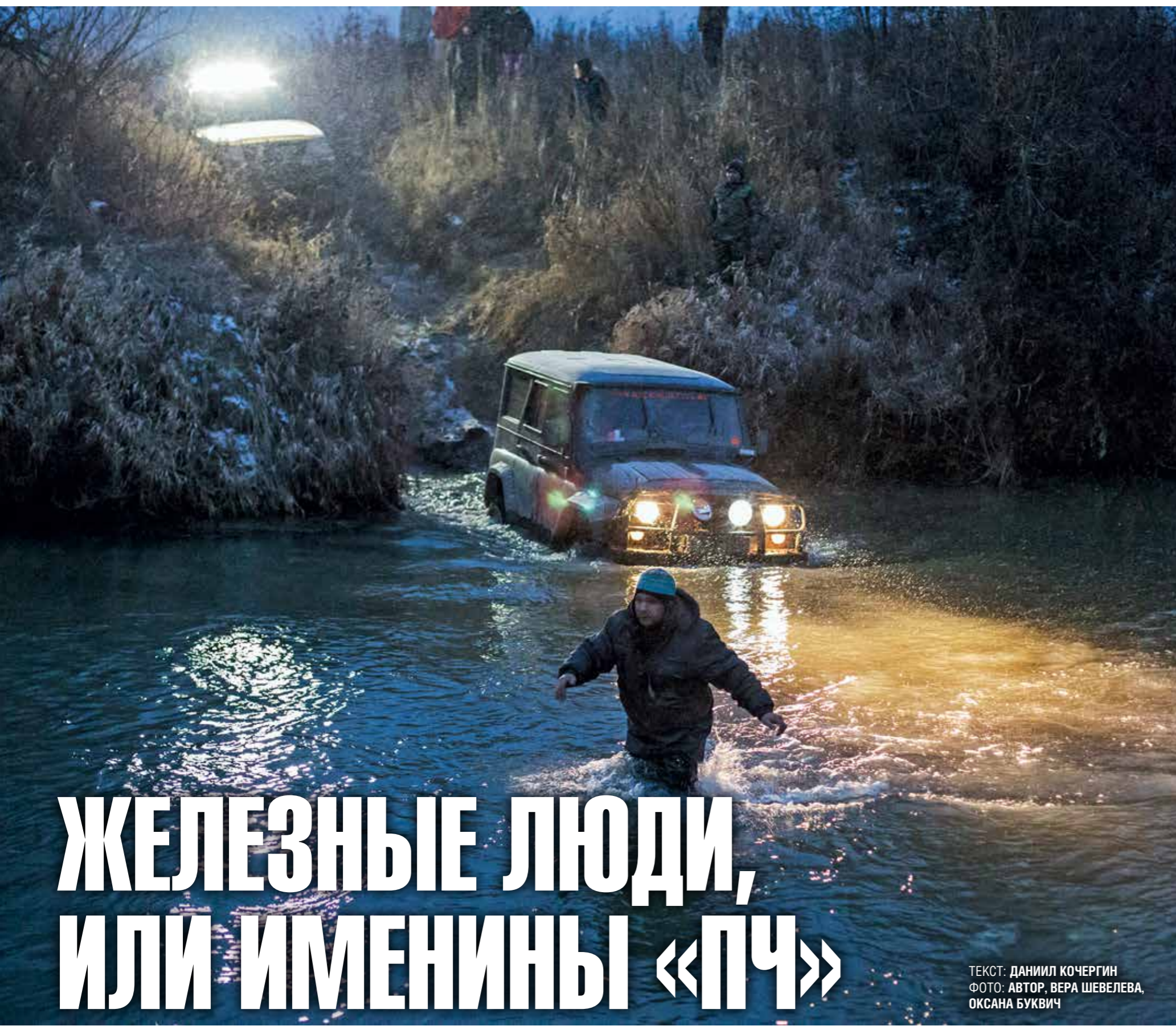
Шаманский праздник на Ольхоне

Но это личное мнение, возможно, не настроились на «нужную волну». Из столицы Бурятии мы вернулись в Иркутск и в тот же день ушли на Ольхон, признанный «Байкальской Меккой». На самом острове постоянно проживают всего полторы тысячи человек, туристов же – в сотни раз больше. Тут присутствует то, что я бы назвал «настроением

хиппи»: все расслаблены, дружелюбны и никуда не торопятся. Однако сразу хочу предостеречь от распития алкоголя за рулем! ДПС на острове работает и успешно ловит «набухранившихся» отдыхающих. Еще Ольхон называют «Островом буханок», так как в основном именно этот транспорт используется местными предпринимателями для

катания туристов. Легковых машин тоже много, но передвижение на них ограничено лишь основной дорогой, а чтобы увидеть самое интересное, требуется полный привод. Я очень советую добраться до деревни Узуры на севере острова. Если получится остаться там на ночлег, то незабываемое впечатление от уединенности и погружения

А найденный нами котенок сейчас уже подросток и превратился в красивую маленькую кошечку, всем своим неудержимым характером напоминающую о том, что сидеть дома – значит упускать неисчислимое количество возможностей расширить свое понимание того удивительного мира, который нас окружает.



ЖЕЛЕЗНЫЕ ЛЮДИ, ИЛИ ИМЕНИНЫ «ПЧ»

ТЕКСТ: ДАНИИЛ КОЧЕРГИН
ФОТО: АВТОР, ВЕРА ШЕВЕЛОВА,
ОКСАНА БУКВИЧ



Переправы на «ПЧ» редко устроены через какие-то там ручейки и речушки, чаще – через полноводные широкие реки!

В ТЕКУЩЕМ ГОДУ «ПОЛНАЯ ЧУХЛОМА» – БЕЗ ПРЕУВЕЛИЧЕНИЯ ОДИН ИЗ САМЫХ ПОПУЛЯРНЫХ ВНЕДОРОЖНЫХ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ФЕСТИВАЛЕЙ – ОТПРАЗДНОВАЛ СВОЕ ДЕСЯТИЛЕТИЕ. Я НЕ МОГ УПУСТИТЬ ШАНС ПОБЫВАТЬ НА ЛЕГЕНДАРНОМ МНОГОДНЕВНОМ ЭКСПЕДИЦИОННОМ РЕЙДЕ В ЮБИЛЕЙНЫЙ ГОД! А ЕЩЕ ДЛЯ МЕНЯ ЭТО ПОСЕЩЕНИЕ СТАЛО ДЕБЮТНЫМ: Я ОКАЗАЛСЯ ЕДИНСТВЕННЫМ, КТО ЗАЯВИЛСЯ В ГОНКУ НА МОТОЦИКЛЕ.

Наша небольшая команда, представляющая внедорожное сообщество RemCar4x4 и состоящая из одного автомобиля Land Rover Defender, двух квадроциклов Yamaha Grizzly 700 и одного мотоцикла Yamaha WR450F, заранее договорилась с одним из старейших клубов «Полной Чухломы» («ПЧ») «Балашиха 4x4» о выступлении под его знаменами. А посему наш график плотно привязался к графику «Балашихи». У этого клуба на организацию досуга всегда был свой и весьма своеобразный взгляд. Сбор был назначен... за два дня до официального старта «ПЧ»! Прежде чем посещать труднодоступные объекты культурно-исторического наследия, приготовленные «оргами» «ПЧ», нам следовало познакомиться с публичными достопримечательностями Костромы. Замечательная идея! Однако после ночи сборов и дороги ни утренний подернутый инеем Музей деревянного зодчества, как ни уникальна его экспозиция, ни музей при Свято-Троицком Ипатьевском монастыре не смогли

«поднять веки» сонным путешественникам – все мечтали только об одном: как бы поскорее добраться до первого базового лагеря. Быстро обжевав все экспозиции в режиме «must be done», поставив свечи и помолившись на дорожку в храме Ипатьевского монастыря, мы двинулись в путь, к столь желанному месту отдыха. А оно, кстати, находилось в 190 километрах на северо-восток.

ПИРАТСКИЙ КЛУБ

Наш праздник начался за день до приезда основной волны участников, и к тому времени, как поднялось большинство «чухломистов» (а всего их было аж 270 экипажей), мы успели отпраздновать годовщину свадьбы и откатать нулевой день по местам боевой славы предыдущих фестивалей. Столь активному, и прежде всего спортивному началу, благоволила прекрасная погода. Легкий минус сковал грязь на поверхности, и в сочетании с полным отсутствием осадков, сохранил грунт в идеальном для мотоцикла состоянии: твердый и уверенный «держак» сопутствовал мне на любой поверхности,



Маршруты «ПЧ» глазами автора статьи

будь то в хлам разбитая тяжелой техникой грунтовка или же нетронутое девственное поле, укрывшееся высокой пожухлой травой. Хлопот доставляли только заледенелые лужи, предательски припорошенные снегом, да замерзшие бревна, выглядывшие сухими исключительно со стороны. Каждый косой наезд на упавшее дерево сопровождался малопредсказуемым брыканием проскальзывающего заднего колеса, а преодоление луж становилось возможным только на скорости и только на ровном газу, исключив даже намек на маневр, что, сами понимаете, не всегда позволяла ситуация. Тут же проявился и самый главный технический минус. Нет, это вовсе не внушительный вес «четырехсотпятдесятки», как многие могли подумать. Развесовка тяжелого эндуро настолько хороша, что 129 кг снаряженной массы лично для меня показались незаметными. Дело в другом: мотоцикл из пресс-парка компании Yamaha Motor CIS не был оборудован шипованной резиной, из-за чего порой приходилось сильно попотеть.

СЛИШКОМ МНОГО ВОДЫ

И чаще всего сложности возникали на обледенелых выходах из круп-

ных луж или бродов. Последние, кстати, в минусовую температуру особенно пикантны для мотоциклиста. Ведь костюм «Л-1» и прочие «охотничье-рыболовные» варианты защиты от промокания в качестве «экипа» в нашем случае даже не рассматриваются. Мотоциклисту подходит только сертифицированная и правильно подобранная мотоциклетная экипировка. Уж лучше промокнуть, чем переломать кости, не правда ли? Так тому и быть: за первый же выезд я трижды полно-

стью вымок и трижды полностью высох. И это в -5°C! В первый день на нашем пути встретились три полноценных водных преграды: один маленький, но очень неприятный ручей, и две полноводные реки.

И именно в безобидном с виду ручье я больше всего хапнул проблем. Первый же автомобиль разбил пятисантиметровую ледяную корку, так что мне пришлось бороться не только с чрезвычайно скользким глинистым дном, но

Типичная дорога «Полной Чухломы»



У ПОГОДЫ СВОИ ПЛАНЫ

В лагерь мы вернулись затемно. Пока добрались до последней переправы через речку Нею, стрелки часов уже перемахнули за 22.00. Ее, кстати, удалось взять всем «мотоприводным» без потерь – на этот раз ждали автомобили: на одной машине при выходе из брода разбортировалась покрышка. В общем, в лагерь вернулись изнеможенные все без исключения и вне зависимости от выбранного транспортного средства. И тут же разбрелись по «кроватьям». Лишь самые стойкие поддержали вновь приехавших – к ночи на «Поле чудес» (такое лихое название носил первый базовый лагерь) собрались почти все участники именин «ПЧ».

и с глыбами льда на поверхности. Я, конечно же, не удержался и «наглотался» воды... вместе с «WR-кой». Вся команда ждала, пока мы с братьями-квадроциклистами оживим мотоцикл. Благо для полного удаления воды из единственного цилиндра достаточно лишь пары гаечных ключей и «свечник», а для смены масла понадобится и вовсе одна-единственная крестовая отвертка.

Не прошло и получаса с начала ремонта, как лес огласил басовитый рокот 450-кубового двигателя. Колонна смогла двигаться дальше, к следующему препятствию, а именно к броду имени Ары. Который во избежание повторения упражнений по разборке и сборке мотоцикла на морозе я преодолел пешком, ведя «верного коня под уздцы», а заодно и под насмешливые возгласы квадроциклистов. Ох уж это извечное соперничество! Но смеяться моим коллегам оставалось недолго... Оба компаньона, повторили судьбу одного из членов клуба «Балашиха 4x4», в честь которого и был назван этот брод – показательно утопили свои «квадраты». Однако моторного масла было в достатке, а опыт реанимации техники в полевых условиях свежим, цветным отпечатком заслонял в памяти все предыдущие события, так что починились быстро, так же быстро пообедали и двинулись дальше. К третьему броду...



Храм на погосте Ефреим стал обязательной точкой для многих команд. В наши дни прекрасно сохранившаяся деревянная церковь с пятистолетней историей – настоящая редкость

Автосервис «ТЕХРЕАЛ»

105118, г. Москва, ул. Буракова, вл.12
 тел.: +7 (495) 366 85 65 • 366 85 33 • 603 58 91

РЕКЛАМА



Не бывает на «ПЧ» простых дорог и быстрых маршрутов – каждый день возвращались в лагерь далеко за полночь

Одна из приятных традиций «ПЧ» – огромный «организаторский» костер

На следующий день мне хватило одного часа на мотоцикле, чтобы устать так же сильно, как накануне. Как будто и не спал всю ночь. Накопившаяся усталость дала о себе знать: совершал много ошибок, постоянно ронял мотоцикл и терял драгоценные остатки сил, поднимая его. Злую шутку сыграл и пушистый, но злобный снежок, слой которого заметно вырос за ночь. Утоптанная грунтовая дорога в некоторых местах совсем потеряла «держак». На очередном мягком, но остро бьющем по честилюбию «приземлении» я острым сучком повредил патрубок радиатора: как-то совсем неразумно, открыто расположен он у «WR-ки». Течь об-

наружили быстро и так же быстро устранили посредством самой незаменимой помощницы путешественника – изоленты. А после ремонта и кружечки чая у меня как будто открылось второе дыхание: вернулась правильная техника управления и такая мелочь, как самая настоящая гололеда под колесами, стала почти незаметна. Мимо проплыли застрявшие внедорожники, старинные церкви, люди с картами в руках. Периодически навстречу выскакивали квадроциклы из гжельского ATV-клуба, с которыми мы обменивались парой любезностей на тему погоды и выбора лучшего маршрута. День пролетал, а я радовался, что пока не встре-

тилось ни одного брода... Однако и в нашей пьесе ружью суждено было выстрелить: стоило мне лишь задуматься о счастье быть сухим и согретым, как на пути «нарисовалась» очередная живописная речка... Да не просто речка – настоящая задача! Противоположный берег встречал «плавцов» настолько крутым и разбитым подъемом, что тащить всю команду по очереди пришлось до темноты. А как переправились, повалил снег..

Остаток маршрута до лагеря я ехал в забытьи, на одном крыле и только с божьей помощью. Часть пути проходила по шоссе, которое в снегопад, естественно, превратилось в настоящий ад мотоциклиста. Шипов-то нет, а дорога в таком состоянии, что на ней вполне могли проводиться чемпионат по фигурному катанию. Честно признаться, как добрался до лагеря живым, не помню. Зато помню, что вечер после удался! Как, впрочем, и все последующие вечера, включая вечер награждения – мне вместе с коллегами квадроциклистами посчастливилось номинироваться на звание «Железного человека «Полной Чухломы 2016»». **4x4**

Благодарим компанию ООО «Ямаха Мотор Си-Ай-Эс» за предоставленную для подготовки материала технику.



41-Я МЕЖДУНАРОДНАЯ ВЫСТАВКА

ОХОТА И РЫБОЛОВСТВО НА РУСИ

ЛУЧШАЯ ВЫСТАВКА России 2012-2015 гг. во всех номинациях по тематике «Досуг, охота и рыбалка»

Expo Rating

художник: Денис Николаев

РЕКЛАМА

22-26 февраля 2017 г.
Москва, ВДНХ, пав 69, 75

12+

XPO ESIGN Выставочная Компания «ЭКСПОДИЗАЙН»

www.hunting-expo.ru
www.expo-design.ru

ДИРЕКЦИЯ +7 (499) 181-44-74
ВЫСТАВКИ +7 (495) 258-87-66

БУДУЩЕЕ В ПРОШЛОМ

ТЕКСТ: ВЛАДИМИР ФЕДОТЕНКО ФОТО: НИКОЛАЙ НЕЛЮБОВ

КЛУБ «УАЗ ПАТРИОТ» ПРОВЕЛ ОЧЕРЕДНЫЕ ПОКАТУШКИ, НО ВЫБРАЛ ДЛЯ ЭТОГО НЕТРАДИЦИОННЫЙ ФОРМАТ. МЕРОПРИЯТИЕ ПОЛУЧИЛО НАЗВАНИЕ «МЫ ИЗ БУДУЩЕГО», И В ОСНОВУ ЕГО ЛЕГЛИ СОБЫТИЯ, ОТРАЖЕННЫЕ В ОДНОИМЕННОМ ФИЛЬМЕ АНДРЕЯ МАЛЮКОВА.

Многоуровневая подготовительная работа объединила не только команду организаторов, но и вовлекла замечательных партнеров: Нахабинский клуб владельцев полноприводных автомобилей (Клуб «Колея 4X4»), ТД «УАЗ Моторс Щербинка», который впоследствии стал генеральным партнером Клуба.

Итак, дождливо-туманное октябрьское утро прятало многочисленных автомобили участников на обширной территории лагеря. Среди UAZ Patriot, коих было, разумеется, большинство, приятно было видеть значительно возросшее количество автомобилей других марок и даже армейскую БРДМ.

Брифинг, случающийся перед каждым подобным действием, открыла Глава Администрации СП Ядроминское Анна Викторовна Салова. Она отметила важность организации мероприятий патриотической направленности и пожелала честной борьбы участникам. От лица ТД «УАЗ Моторс Щербинка» выступил Олег Крис.

Отзвучали торжественные речи, получив конверты с заданиями, спецпакеты с экипировкой и навигационными приборами, участники заняли место на стартовой линии. Надо заметить, что стартовая зона выглядела по-настоящему прифронтовой зоной, где располагался «рубеж обороны» – с орудиями, противотанковыми ежами и участниками реконструкции. По команде «Старт!» автомобили участников «утонули» в дымовой завесе. Вы-

нырнув из нее, «патриотоводы» и им сочувствующие оказались... в 1941 году. Застрочили автоматы, воздух разорвали взрывы гранат и грохот орудий.

На трассе «бойцов» ждали как засадные, болотистые точки, участки с труднопроходимыми извилистыми дорогами, полуразрушенный мост, так и «живые точки» – например, блиндаж. К удивлению многих блиндаж был построен по всем законам военного времени, за что особая благодарность Евгению555 (здесь и далее указаны «ники» на клубном форуме), который самоотверженно с помощью товарищей возвел его накануне.

Подходы к блиндажу находились под «постоянным огнем» пулеметчиков и снайперов, преодолев огневой заслон, пилоты и штурманы попадали на «допрос» к командиру

Это техника из иного времени, но тоже изначально военная



1. Прежде чем соваться в «прифронтовой» лес, надо внимательно изучить карты

2. Разгадать головоломки, заготовленные «в штабе», удавалось не сразу





На дорогах действовал комендантский патруль – не прорваться!

Ближе к вечеру экипажи пересекали линию финиша и занимали места на парковке лагеря. Как же здорово после изнурительной гонки, всех перенесенных испытаний выпить чаю из самовара и отведать любовно приготовленный поварами ужин. Время до награждения участникам помог скрасить открытый кинозал, демонстрировались в том числе и клубные фильмы. Для тех, кому вечер показался прохладным, костры-свечи дали возможность согреться – со стороны лагерь

выглядел незабываемо красивым. Особый колорит придавал военный антураж полевого лагеря.

В заключении следует добавить, что мероприятие посетили дети из Истринского приюта с которыми провели занятия med.ved и Nadëna, за что им особая благодарность. 4x4

Клуб «УАЗ Патриот» благодарит за проведение мероприятия Администрацию Истринского района и особо – Комитет по культуре и спорту.

После дня, проведенного в осеннем лесу, приятно выпить горячего чаю из самовара



отряда СергО 1506 и ефрейтору Лебедевка. Вопросы из истории Великой Отечественной войны многих заставляли надолго задуматься, а время-то шло, и на преодоление оставшихся препятствий на непреодолимой «фронтальной дороге» оставалось все меньше времени. Мало того, что дорога была не проста для прохождения, так на ней еще действовал, по-военному четко и жестко, комендантский патруль. На пути между точками представители «силового ведомства» преграждали путь соревнующимся, заставляли выходить из машины и проводили «следственные действия». И попробуй возмутись – вообще зачета не получишь!



№1
ЛЕГЕНДАРНЫЕ
ВНЕДОРОЖНЫЕ ШИНЫ



BAJA STZ NEW

- АСФАЛТ - 80%, БЕЗДОРОЖЬЕ - 20%.
- ИЗНОСОСТОЙКОСТЬ И ВЫСОКИЙ УРОВЕНЬ КОМФОРТА ДЛЯ ЦЕНИТЕЛЕЙ НАСТОЯЩЕГО УДОВОЛЬСТВИЯ.
- ВЫСОКИЕ ИНДЕКСЫ НАГРУЗКИ И СКОРОСТИ (ДО 1700 КГ. И 180 КМ/Ч СООТВЕТСТВЕННО).
- САМООЧИЩАЮЩИЙСЯ ПРОТЕКТОР.
- РАЗВИТАЯ СИСТЕМА ЛАМЕЛЕЙ ПОЗВОЛЯЕТ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ШИНУ КРУГЛЫЙ ГОД В ЛЮБЫХ ПОГОДНЫХ УСЛОВИЯХ.
- ОБЪЕМНЫЕ, СТИЛЬНЫЕ БЕЛЫЕ БУКВЫ НА БОКОВИНЕ.



BAJA MTZ RADIAL

- АСФАЛТ - 40%, БЕЗДОРОЖЬЕ - 60%.
- ВЫСОКИЕ ИНДЕКСЫ НАГРУЗКИ И СКОРОСТИ (ДО 160 КМ/Ч).
- ГЛУБОКИЙ САМООЧИЩАЮЩИЙСЯ ПРОТЕКТОР.
- ПОПЕРЕЧНЫЕ ЛАМЕЛИ ПОЗВОЛЯЮТ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ШИНУ В ДОЖДЬ И НА ОБЛЕДЕНЕВШИХ ПОВЕРХНОСТЯХ.
- ИННОВАЦИОННАЯ ТЕХНОЛОГИЯ POWER PLAY (SLT SIZES) (3-СЛОЙНОЕ СТРОЕНИЕ БОКОВИНЫ И 6-СЛОЙНОЕ ПРОТЕКТОРА).
- РАЗВИТЫЕ БОКОВЫЕ ГРУНТОЗАЦЕПЫ ДЛЯ УВЕРЕННОГО ДВИЖЕНИЯ ПО БЕЗДОРОЖЬЮ.



- АСФАЛТ - 60%, БЕЗДОРОЖЬЕ - 40%.
- ИЗНОСОСТОЙКОСТЬ И ВЫСОКИЙ УРОВЕНЬ КОМФОРТА.
- ВЫСОКИЕ ИНДЕКСЫ НАГРУЗКИ И СКОРОСТИ (ДО 160 КМ/Ч).
- САМООЧИЩАЮЩИЙСЯ ПРОТЕКТОР.
- РАЗВИТАЯ СИСТЕМА ЛАМЕЛЕЙ ПОЗВОЛЯЕТ ИСПОЛЬЗОВАТЬ ШИНУ КРУГЛЫЙ ГОД В ЛЮБЫХ ПОГОДНЫХ УСЛОВИЯХ.
- БОКОВЫЕ ГРУНТОЗАЦЕПЫ ДЛЯ УВЕРЕННОГО ДВИЖЕНИЯ ПО БЕЗДОРОЖЬЮ.
- ОТЛИЧНО ПОДХОДИТ ДЛЯ ПРЕОДОЛЕНИЯ ПЕСКОВ.



BAJA CLAW TTC RADIAL

- АСФАЛТ - 30%, БЕЗДОРОЖЬЕ - 70%.
- НОВЕЙШАЯ РАДИАЛЬНАЯ КОНСТРУКЦИЯ.
- ОБНОВЛЕННЫЙ САМООЧИЩАЮЩИЙСЯ ПРОТЕКТОР, ИМЕЮЩИЙ НАПРАВЛЕННЫЙ ПОД УГЛОМ 23 ГРАДУСА РИСУНОК ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ НАИЛУЧШЕГО ЗАЦЕПА С ГРУНТОМ ИЛИ СНЕГОМ.
- БОЛЕЕ АГРЕССИВНЫЕ ГРУНТОЗАЦЕПЫ ДЛЯ ЗАЩИТЫ БОКОВИНЫ И УВЕРЕННОГО ДВИЖЕНИЯ ПО БЕЗДОРОЖЬЮ (ПО СРАВНЕНИЮ С ПРЕДЫДУЩЕЙ МОДЕЛЬЮ).
- ПОПЕРЕЧНЫЕ ЛАМЕЛИ ПОЗВОЛЯЮТ ЭФФЕКТИВНО УПРАВЛЯТЬ АВТОМОБИЛЕМ В ДОЖДЬ ИЛИ НА ЗАСНЕЖЕННОМ АСФАЛТЕ.

«ПОЛНЫЙ ПРИВОД 4x4» ЗА 2016 ГОД (№/СТР.)



АКВА-ТЕСТ

10/118 **РЕЧНОЙ «ВНЕДОРОЖНИК».**
ЛОДОЧНЫЕ МОТОРЫ
СВОИМИ РУКАМИ

АКСЕССУАРЫ

- 2/60 **А ПЬЕТ ЛИ «БЕРКУТ»?**
НАСОСЫ ДЛЯ ПЕРЕКАЧКИ
ТОПЛИВА И НЕ ТОЛЬКО
- 3/50 **АКУЛЯ ХВАТКА**
ТЕСТ ЛЕБЕДКИ
SUPERWINCH TS9500
- 5/46 **УМНИКИ И УМНИЦЫ**
НАВИГАТОРЫ GARMIN
СЕРИИ DRIVE
- 5/52 **СТРАЖА БДИТ**
РАДАР-РЕГИСТРАТОР
NEOLINE X-COP 9000
- 6/50 **ПОД ЭЛЕКТРИЧЕСКИМИ**
НЕБЕСАМИ
ТЕСТИРУЕМ МОБИЛЬНЫЙ
ИСТОЧНИК ЭНЕРГИИ
- 7/58 **ПРАЗДНИК ЖИВОТА**
ГАЗОВЫЕ ГРИЛИ O-GRILL
- 8/46 **ВСЕГДА НА СВЯЗИ!**
СПУТНИКОВЫЕ ТЕРМИНАЛЫ
VISCOM
- 8/50 **КРИСТАЛЬНАЯ ФОРМУЛА ЖИЗНИ**
«МИВ CRYSTAL» ТВОРИТ ЧУДЕСА
- 9/40 **СВЯЗЬ В ОДНО КАСАНИЕ**
ТЕСТИРУЕМ СПУТНИКОВЫЙ
ТЕРМИНАЛ VISCOM
- 10/84 **ПРИКЛЮЧЕНЕЦ**
НАВИГАТОР GARMIN OREGON 750T
- 12/74 **РЕАНИМАТОР**
«ПУСКАЧ»
BERKUT SPECIALIST
JSC-450

ВОЕННАЯ ПРИЕМКА

2/52 **БОЛЬШОЙ, ТЯЖЕЛЫЙ, РУССКИЙ**
ПОКАТУШКИ НА БТР-82А
С ЗАЕЗДОМ В БОЛОТО

ИСТОРИЯ 4x4

- 5/54 **ПО ОБЕ ЛИНИИ ФРОНТА**
ЛУЧШИЕ ЭКСПОНАТЫ
ВЫСТАВКИ «МОТОРЫ ВОЙНЫ»
- 9/98 **КАБЕСТАНОМ ПО КУРСУ**
НА ГАЗ-46 ПО СУШЕ...
И ПО ВОДЕ!

КЛУБНАЯ ЖИЗНЬ

- 1/118 **ЭКСПЕДИЦИЯ С ПОМОРСКИМ**
ХАРАКТЕРОМ «
ПОМОРСКАЯ КРУГОСВЕТКА»
ОТ ГОДА К ГОДУ
- 3/112 **ПРОСТО ЗИМА**
ПОКАТУШКИ
В СТУПИНСКОМ РАЙОНЕ МО
- 4/106 **ТОЧНО ПРИЗЕМЛИЛИСЬ!**
СНЕЖНЫЙ ДЕСАНТ
КЛУБА UAZPATRIOT.RU
- 4/110 **ДЕВЧОНКИ РУЛЯТ!**
8 МАРТА У ДЖИПЕРОВ
- 5/80 **ПОИСК ВЕЛИ В КОНАКОВО**
«В ПОИСКАХ ВЕСНЫ 2016»,
ТВЕРСКАЯ ОБЛАСТЬ
- 7/116 **АНТОНОВСКИМИ ТРОПАМИ**
CRAZY TROPHY 2016,
ТАМБОВ
- 9/106 **В УРОЧИЩЕ ПОРЖНЯ**
ЭКСПЕДИЦИЯ В СТРАНУ ГУЛАГ
- 12/108 **ЖЕЛЕЗНЫЕ ЛЮДИ,**
ИЛИ ИМЕНИНЫ «ПЧ»
«ПОЛНАЯ ЧУХЛОМА 2016»
ГЛАЗАМИ МОТОЦИКЛИСТА
- 12/114 **БУДУЩЕЕ В ПРОШЛОМ**
НЕОБЫЧНЫЕ ПОКАТУШКИ
КЛУБА «УАЗ ПАТРИОТ»

МАЛАЯ СЕРИЯ

- 1/46 **БЕСПРЕДЕЛЬЩИК**
ЧТО ОСТАНОВИТ
ВЕЗДЕХОД «ШЕРП»?
- 2/38 **ВЕКТОР СИЛЫ**
ЗНАКОМИМСЯ С ВЕЗДЕХОДОМ
«ВЕКТОР 4x4»

- 3/28 **ЧЕТЫРЕ УДИВИТЕЛЬНЫХ**
ОТКРЫТИЯ
ТЕСТИРУЕМ РЕДКИЙ
ЭКЗЕМПЛЯР –
TOYOTA NMV BXD10
- 6/32 **СВОЕЙ КОЛЕЕЙ**
В РОССИИ ПОЯВИЛСЯ
НОВЫЙ ВЕЗДЕХОД – «БОРЕЙ»
- 7/46 **ЛЕСА ЗАЖДАЛИСЬ «ЛЕСНИКОВ»**
ВЕЗДЕХОДЫ ИЗ ВОЛОГДЫ

МАСТЕРСКАЯ

- 1/60 **НЕ ТОРМОЗИ – ЗАМЕНИ!**
СТАВИМ ЗАДНИЕ ДИСКОВЫЕ
ТОРМОЗА НА UAZ PATRIOT
- 3/42 **СТРАШНЫЙ ЗВЕРЬ ГП**
ЗАМЕНА ГЛАВНОЙ ПАРЫ
НА TOYOTA LC105
- 4/48 **А ТЫ ВЫВЕЛ САПУНЫ?**
ЕСЛИ НЕТ,
ТО ЭТО ДЕЛАЕТСЯ ТАК

МОТО

- 1/42 **МЕЧТА БУНТАРЯ**
СУМАСШЕДШИЙ
CAN-AM SPYDER F3
- 2/32 **АБСОЛЮТ ЭГОИСТА**
КЛАССИКА
HARLEY-DAVIDSON SOFTAIL SLIM
- 3/123 **INDEPENDENT MOVIE**
HARLEY-DAVIDSON
DYNA FAT BOB
- 3/130 **РЕЛИКТОВАЯ ГАДЮКА**
СНЕГОХОД
YAMAHA SR VIPER MTX LE
- 4/114 **СПРАВЕДЛИВОСТЬ**
ОБЪЕДИНЕНИЕ
«МОТО-СПРАВЕДЛИВОСТЬ»
- 4/116 **СВОБОДА 3D**
KTM FREERIDE 250R
- 4/122 **ПО ПОСЛЕДНЕМУ СНЕГУ**
YAMAHA RS VENTURE TF
- 4/128 **ИГРА**
GS TROPHY В ТАИЛАНДЕ
- 5/114 **ВОЛШЕБНАЯ УЛИТКА**
CAN-AM MAVERICK X
DS1000R TURBO
- 5/120 **ТАВРИЧЕСКИЙ УИКЕНД, Ч. 1**
ПО КРЫМУ
НА BMW F800GS
- 5/128 **MADE IN INDIA**
ВИЗИТ НА ЗАВОД
КОМПАНИИ VAJAJ
- 5/134 **ЭФФЕКТ**
НЕУДОВЛЕТВОРЕННОГО
СПРОСА
ВЕЛОСИПЕД С МОТОРОМ
- 6/116 **ДЕБЮТ**
ВЫСТАВКА «МОТОВЕСНА 2016»

- 6/120 **РОДСТЕР**
HARLEY-DAVIDSON
XL1200CX ROADSTER
- 6/124 **«ГЛАВНОЕ, ЧТОБЫ ХВАТАЛО**
ВРЕМЕНИ И СИЛ!»
ЗНАКОМЬТЕСЬ:
АНАСТАСИЯ НИФОНТОВА
- 6/128 **ТАВРИЧЕСКИЙ УИКЕНД, Ч. 2**
ПО КРЫМУ
НА BMW F800GS
- 6/132 **НОВЫЙ СТАНДАРТ**
SKI-DOO SUMMIT
X154 850 E-TEC
- 8/40 **GRAN TURISMO**
YAMAHA
XT1200Z SUPER TENERE
- 9/34 **РЕНОВАЦИЯ**
МАКСИ-СКУТЕР
BMW C650 SPORT
- 12/68 **ОТ МОРЯ К НЕБУ**
НАШ АВТОР НА ГОНКЕ
RED BULL В ТУРЦИИ

НА ЗЛОБУ ДНЯ

- 7/10 **«СЕКРЕТЫ»**
ТРАНСПОРТНОГО НАЛОГА...
СПРАВЕДЛИВАЯ РОССИЯ
БОРЕТСЯ ЗА ПРАВА
АВТОМОБИЛИСТОВ
- 9/10 **ТЕХРЕГЛАМЕНТ.**
ЧТО ДЕЛАТЬ?
КРУГЛЫЙ СТОЛ В ГОСДУМЕ РФ
ПО НАСУЩНОМУ ВОПРОСУ
- 12/08 **НАС ПРИДЕТСЯ ПРИНЯТЬ**
ВО ВНИМАНИЕ
ВЕСТИ О ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
НАС РОССИИ

НАШ ГАРАЖ

4/104 **НЕКОММЕРЧЕСКИЙ РЕЙС**
1000 КМ
НА UAZ CARGO

ПРИКЛЮЧЕНИЕ

- 2/98 **МАРШРУТОМ ГОФМАНА**
НА СНЕГОХОДАХ
ПО ПОЛЯРНОМУ УРАЛУ
- 2/112 **ГОРЫ, БАШНЯ, ВЕРТОЛЕТ**
RIDETHEPLANET
В СЕВЕРНОЙ ОСЕТИИ
- 3/104 **«ЗАПОРОЖЦЕМ»**
ПО ЗАПОЛЯРЬЮ
СНОВА НА «ЗА3-968»,
СНОВА ЭКСТРИМ!
- 5/96 **КОЛЬСКИЕ ГОРКИ**
ЭКСТРЕМАЛЬНЫЙ
ПРОЕКТ HRM

- 8/84 **ОТ МАГАДАНА ДО ЛИССАБОНА:**
ЕСТЬ НОВЫЙ РЕКОРД!
РАЙНЕР ЦИТЛОУ
ПРОДОЛЖАЕТ УДИВЛЯТЬ
- 8/86 **ТАКСИ... НА ЗВЕРЕСТИ!**
TOYOTA EVERTEST.
ИСПЫТАНИЕ ЗВЕРЕСТОМ
- 9/90 **«ЗУБАСТИКУ» ЗЛЬБРУС**
ПО ЗУБАМ!
КВАДРОВОСХОЖДЕНИЕ
НА ВЫСШУЮ ТОЧКУ ЕВРОПЫ

ПУТЕШЕСТВИЕ

- 1/94 **ГОРНЫЙ МИР**
НА ВНЕДОРОЖНИКАХ
ПО ПАМИРУ
- 3/116 **ВОКРУГ ДА ОКОЛО**
ХРАМЫ И МОНАСТЫРИ
КАЛУЖСКОЙ ЗЕМЛИ
- 4/80 **ЗАТЕРЯННЫЙ МИР,**
ИЛИ СТРАНА...
ТУРИСТИЧЕСКАЯ ПОЕЗДКА
ПО ВЕНЕСУЭЛЕ
- 5/100 **ПРЕЛОМЛЕНИЕ**
СЕВЕРНОЙ ШИРОТЫ
НА КОЛЕСАХ НА ОСТРОВ БЕЛЫЙ
- 7/104 **ОТ МОРЯ ДО МОРЯ, Ч. 1**
ЭКСПЕДИЦИЯ ПО КАВКАЗУ
- 8/92 **ОТ МОРЯ ДО МОРЯ, Ч. 2**
ПРОДОЛЖЕНИЕ
ЭКСПЕДИЦИИ ПО КАВКАЗУ
- 9/74 **ОТ МОРЯ ДО МОРЯ, Ч. 3**
ЗАВЕРШЕНИЕ ЭКСПЕДИЦИИ
ПО КАВКАЗУ
- 10/92 **В ПЕРСИЮ «НА АВОСЬ»!**
ЕДЕМ В ИРАН. ЧАСТЬ 1:
ГРУЗИЯ И АЗЕРБАЙДЖАН
- 11/86 **В ПЕРСИЮ «НА АВОСЬ»!**
ЕДЕМ В ИРАН. ЧАСТЬ 2
- 11/98 **ПРОСОДИЧЕСКАЯ ПОЕЗДКА**
АХМАДУЛИНА ПОЗВАЛА
В ДОРОГУ...
- 12/98 **ТЕПЛЫЙ БАЙКАЛ**
ОТ МОСКВЫ
ДО ОЛЬХОНА

РЕЙД 4x4

- 1/80 **ПО СТРАНЕ ТЫСЯЧИ БУДД**
КРУГОСВЕТКА «МИР НАШ»,
ИНДИЯ
- 2/82 **ОТ ГАНГА ДО ГИМАЛАЕВ**
КРУГОСВЕТКА «МИР НАШ»:
ВЫСОКОГОРНАЯ ИНДИЯ
- 2/94 **НА ОСТРОВ БЕЛЫЙ!**
«ПРИТЯЖЕНИЕ АРКТИКИ»:
ПО СЛЕДАМ БУДУЩЕЙ
ЭКСПЕДИЦИИ
- 3/76 **В АРКТИКУ... ПО «АСФАЛЬТУ»**
ЭКСПЕДИЦИЯ
«ВАРАНДЕЙ - 2016»



- 3/92 **ПАКИСТАНСКИЕ ХРОНИКИ. Ч. 1**
КРУГСВЕТКА «МИР НАШ»
ПРОДОЛЖАЕТСЯ!
- 4/68 **ПАКИСТАНСКИЕ ХРОНИКИ. Ч. 2**
КРУГСВЕТКА «МИР НАШ»
ПРОДОЛЖАЕТСЯ!
- 5/84 **В ПОИСКАХ «ОСИ ЗЛА»**
КРУГСВЕТКА «МИР НАШ», ИРАН
- 6/82 **ОТ МОСКВЫ-РЕКИ**
ДО ЕНИСЕЯ. Ч. 1
«МАТЁРЫЙ» ЕДЕТ В НОРИЛЬСК
- 6/94 **КУХНЯ КАМЕРЗАНОВА,**
ИЛИ КАК ПРИГОТОВИТЬ
КРУГСВЕТКУ
КРУГСВЕТКА «МИР НАШ»,
ВЗГЛЯД ИЗНУТРИ
- 7/84 **ОТ МОСКВЫ-РЕКИ**
ДО ЕНИСЕЯ. Ч. 2
ПРОДОЛЖЕНИЕ РАССКАЗА
О ПОЕЗДКЕ «МАТЁРОГО»
В НОРИЛЬСК
- 7/96 **КРЫМ КАК ОТКРЫТИЕ**
«АНГЛИЧАНЕ» НА ПОЛУОСТРОВЕ
- 10/110 **ИСПЫТАНИЕ ПУТЕШЕСТВИЕМ**
НА JEEP WRANGLER
ПО КОЛЬСКОМУ, Ч. 1
- 11/104 **ИСПЫТАНИЕ ПУТЕШЕСТВИЕМ**
НА JEEP WRANGLER
ПО КОЛЬСКОМУ, Ч. 2
- 12/80 **НАЧАЛО БОЛЬШОГО ПУТИ**
ТРАНСАЗИАТСКАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ
АМАРОК, I ЭТАП
- 12/90 **БЕГ ПО «КРЫШЕ»**
ТРАНСАЗИАТСКАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ
АМАРОК, III ЭТАП

СМОТРИНЫ

- 1/16 **УЛОВИМЫЕ ОТЛИЧИЯ**
NISSAN QASHQAI РОССИЙСКОЙ
СБОРКИ
- 5/22 **«К» - ЭТО ПО-РУССКИ**
RENAULT KAPTUR: СДЕЛАНО
В РОССИИ
- 7/22 **БРАТ 2**
ПЕРВЫЕ ХОДОВЫЕ ИСПЫТАНИЯ
RENAULT KAPTUR
- 8/20 **ОБЕЩАННОГО**
ТРИ ЛИТРА ЖДУТ...
VOLKSWAGEN AMAROK V6
НА ДОРОГАХ БАВАРИИ
- 9/14 **ОДИН ЗА ДВОИХ**
ПЕРВЫЕ РОССИЙСКИЕ
КИЛОМЕТРЫ
НА MITSUBISHI PAJERO SPORT III
- 9/20 **АВАНГАРДНАЯ КЛАССИКА**
NISSAN TERRANO
НА ВИД И ВКУС
- 10/32 **СЛАГАЕМЫЕ УСПЕХА**
ПЕРВАЯ ПРИМЕРКА
HYUNDAI CRETA
- 11/28 **ПРИПОЗДНИВШИЙСЯ,**
НО ДОЛГОЖДАННЫЙ ГОСТЬ
ISUZU D-МАХ:
НАКОНЕЦ-ТО В РОССИИ

СОБЫТИЕ

- 1/14 **ЗИМА БЕЗ ДОРОГ**
ВНЕДОРОЖНЫЙ МОТОСАЛОН
IMIS OFF-ROAD 2015
- 4/12 **ТОРОПИТЬСЯ, ПОКА СЕЗОН!**
ВЫСТАВКА «ОХОТА
И РЫБОЛОВСТВО НА РУСИ»
- 4/16 **КОНЦЕРТ ПО ЗАЯВКАМ**
ВЫСТАВКА «ОХОТА. РЫБАЛКА»
- 5/14 **ТУПЫМ ЗДЕСЬ НЕ МЕСТО!**
ВЫСТАВКА «КЛИНОК -
ТРАДИЦИИ И СОВРЕМЕННОСТЬ»
- 5/18 **В ПОХОД ЗА МЕДАЛЯМИ!**
ИТОГИ ЧЕМПИОНАТА МИРА
ПО СПОРТИВНОМУ ТУРИЗМУ
- 6/14 **ЭНТУЗИАСТЫ - ЭНТУЗИАСТАМ**
MOTIVE GEAR ПРИХОДИТ
В РОССИЮ
- 7/12 **САНТИМЕТРЫ И МИЛЛИМЕТРЫ**
МОСКОВСКОЕ TUNING SHOW
- 7/16 **ЖИЗНЬ НА КОЛЕСАХ**
ВЫСТАВКА «SAVANEX -
АВТОТУРИЗМ 2016»
- 8/10 **БЕЛЫЕ НОЧИ «НИССАНА»**
ЗАВОДУ NISSAN
В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ 10 ЛЕТ
- 8/14 **«В ИЮЛЬ КАТИЛОСЬ ЛЕТО» -**
ПОД ТВЕРЬЮ БЫЛО ЭТО!
7-Й ТВЕРСКОЙ OFF-ROAD FEST
- 10/08 **ШОУ, КОТОРОГО НЕ БЫЛО**
МОСКОВСКИЙ
МЕЖДУНАРОДНЫЙ АВТОСАЛОН
- 10/18 **СНЕГОХОД ВБЛИЗИ «ТОПОЛЯ»**
ВОЕННО-ТЕХНИЧЕСКИЙ ФОРУМ
«АРМИЯ 2016»
- 10/26 **НЕ ТОТ СЕЗОН?**
ВЫСТАВКА «ОХОТА
И РЫБОЛОВСТВО НА РУСИ»
- 10/30 **ВОСЕМЬ ЛЕТ ВМЕСТЕ!**
ДЕНЬ РОЖДЕНИЯ
JEEP WRANGLER CLUB
- 11/10 **ТЕАТРА НЕ БУДЕТ - ОДНО**
СПЛОШНОЕ ТЕЛЕВИДЕНИЕ
ПАРИЖСКИЙ АВТОСАЛОН
- 11/22 **И СОБРАЛИСЬ «СОБОЛИ»...**
СЛЁТ «СОБОЛИНЫЕ
ТРОПЫ 2016»
- 12/10 **21-Я, ОПТИМИСТИЧЕСКАЯ**
ОБЗОР ВЫСТАВКИ
«ОХОТА. РЫБАЛКА - 2016»

СНЕГО-ТЕСТ

- 1/40 **ПРОФЕССИОНАЛЬНЫЙ ПОДХОД**
НОВЫЙ
YAMAHA VK PROFESSIONAL II

СПЕЦПРОЕКТ

- 6/76 **1000 КМ ГОЛОГО ЛЬДА!**
ПРОЕКТ «ДНИ СКОРОСТИ
НА ЛЬДУ БАЙКАЛА»

- 9/84 **НА КРЕЙСЕРЕ С ПРИЦЕПОМ**
ЧТО, КАК И КУДА ТЯНЕТ
CHEVROLET ТАНОЕ
- 11/76 **СУПЕРШИНЫ**
НАШЛИ ГЕРОЕВ
ИТОГИ КОНКУРСА
«ШИНЫ КАЖДОМУ»

СПОРТ

- 1/68 **«ДАКАР - 2016»:**
СКОРЕЕ РАЛЛИ, ЧЕМ РЕЙД?
ОСОБЕННОСТИ ГОНКИ
И ЕЕ РОССИЙСКИЕ УЧАСТНИКИ
- 1/70 **#НАДАКАР!**
ПРОВОДЫ КОМАНДЫ
G-ENERGY НА «ДАКАР»
- 1/74 **ИГРА СДЕЛАНА!**
ФИНАЛ RAINFOREST CHALLENGE
В МАЛАЙЗИИ
- 2/64 **ДУХ ПРИКЛЮЧЕНИЙ**
ВЗГЛЯД НА «ДАКАР»
ЧЕРЕЗ ОБЪЕКТИВ
- 2/70 **К ОЗЕРУ МЧЕТЫ!**
ЖАРКАЯ
«АФРИКА ЭКО РЕЙС - 2016»
- 2/78 **ТРОФИ ИМЕНИ ГАГАРИНА**
ВСПОМИНАЕМ ЯРКИЕ
МОМЕНТЫ ГОНКИ
- 3/56 **ТУЧИ НАД «ДАКАРОМ»**
ЛЕГЕНДАРНАЯ ГОНКА ГЛАЗАМИ
МИХАИЛА ЛАСТОЧКИНА
- 3/72 **ГВАРДЕЙСКИЙ АВАНГАРД**
СНЕГОХОДНЫЙ КРОСС
В ПОДМОСКОВЬЕ
- 4/52 **ФУНТАСТИЧЕСКАЯ ГОНКА**
БАХА «РОССИЯ -
СЕВЕРНЫЙ ЛЕС 2016»
- 4/62 **ПРОВОЖАЯ ЗИМУ**
ТРОФИ «ЛЕБЕДУШКИНО ОЗЕРО»
- 4/66 **ЛЕОНИД НОВИЦКИЙ:**
ГОНКИ - ЭТО ЖИЗНЬ!
ИНТЕРВЬЮ СО ЗНАМЕНЫТЫМ
ГОНЩИКОМ
- 5/60 **СТАРИЦКАЯ, ЦЕЛЕБНАЯ**
ТРОФИ «ВЕСЕННЯЯ
РАСПУТИЦА 2016»
- 5/68 **И БУЛЬДОЗЕРЫ ТОНУЛИ!**
RAINFOREST CHALLENGE RUSSIA:
ВЕСНА
- 5/74 **АВТО-МОТО-ВЕЛО-ФОТО**
«ЛАДОГА»
НЕИЗВЕСТНОЕ
В ИЗВЕСТНОЙ ГОНКЕ
- 6/58 **ЗА СЧЕТ ЗАЧЕТА Т3**
РАЛЛИ-РЕЙД
«ЗОЛОТО КАГАНА»
- 6/66 **РЕКОНЕССАНС РЕНЕССАНСА**
«ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ» ГОТОВ
К ПРИЕМУ ГОНЩИКОВ
- 6/72 **НА «КИБИТКАХ» ПО АРАВИИ**
РАЛЛИ-РЕЙДЫ В ЭМИРАТАХ
И КАТАРЕ

- 7/64 **ДВАДЦАТЬ ОБОРОТОВ**
ТРОФИ-РЕЙД «ЛАДОГА»
- 7/74 **HORS PISTE**
ПО-ВОЛГОГРАДСКИ
ГОНКА «ВЕЛИКАЯ СТЕПЬ -
ДОН 2016»
- 7/80 **«ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ»:**
УЧАСТНИКИ И МАРШРУТ
САМОЕ ГЛАВНОЕ РАЛЛИ
СЕЗОНА: КЛЮЧ НА СТАРТ!

- 7/82 **ИЗ АГАДИРА В ЗРФУДИ!**
OILIBYA RALLY OF MOROCCO:
АНОНС ГОНКИ
- 8/58 **ТЯЖЕСТЬ КУБКА**
КУБОК РОССИИ ПО ТРОФИ-
РЕЙДАМ, ОРЛОВСКАЯ ОБЛАСТЬ
- 8/66 **БОЛЬШИЕ, НО ДВА...**
НО БОЛЬШИЕ!
CAN-AM TROPHY RUSSIA.
1 ЭТАП, АЛЬМЕТЬЕВСК
- 8/72 **«ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ»**
ЗАКОНЧИЛСЯ,
ДАЛЬШЕ - SILK WAY!
РЕПОРТАЖ «С КОЛЕС»
С ЭКВАТОРА ГОНКИ
- 8/76 **ЖАРЧЕ, ЧЕМ В ЭМИРАТАХ!**
ITALIAN BAJA 2016
- 8/80 **ДЕНЬ «ЗЕМЛИ»**
ТРАДИЦИОННЫЙ
ТРОФИ-РЕЙД ПОД ТВЕРЬЮ
- 9/50 **КРУЧЕ «ДАКАРА»!**
ХРОНИКА SILK WAY RALLY 2016
- 9/70 **УРАЛЬСКИЙ «ОЛДСКУЛ»**
3-Й ЭТАП КУБКА РАФ
УРАЛО-СИБИРСКОГО РЕГИОНА
- 10/50 **«ПЕСКА НА ТРАССЕ НЕТ!»**
РАЛЛИ-РЕЙД «ВЕЛИКАЯ СТЕПЬ -
ШЕЛКОВЫЙ ПУТЬ»
- 10/60 **БРОНИЦКИЕ СРАЖЕНИЯ**
ГОНКА СЕРИИ MOTIVE GEAR
RUSSIA CHALLENGE
- 10/66 **ГДЕ ШЛИ БОИ...**
ОТБОРОЧНЫЙ ЭТАП ЧР
ПО ТРОФИ-РЕЙДАМ
- 10/72 **РУССКИЕ В МАРОККО**
АНОНС ГОНКИ OILIBYA RALLY
OF MOROCCO 2016
- 11/52 **КОРАБЛИ ПЕСЧАНЫХ МОРЕЙ**
ТОУТО НА «ШЕЛКОВОМ ПУТИ»
- 11/54 **МАРАФОН ДЛЯ КВАДРИКОВ**
CAN-AM TROPHY RUSSIA:
II ЭТАП И ИТОГИ СЕРИИ
- 11/62 **И ВБЛИЗИ, И ВДАЛИ...**
ФИНАЛ ЧР
ПО ТРОФИ-РЕЙДАМ НА ATV
- 11/68 **ПОПУЛЯРНЫЙ ФОРМАТ**
ОСЕННИЙ ЭТАП RFC RUSSIA
- 11/72 **ЗА «ЗОЛОТОМ»**
ЗОЛОТОЙ ОСЕНЬЮ
ТРОФИ «ОСЕННИЙ
МАРАФОН 2016»
- 12/38 **КОНТРОЛЬНЫЕ СБОРЫ**
В МАРОККО
ХРОНИКА OILIBYA RALLY
OF MOROCCO

- 12/48 **«АФРИКА»: ЭКА РЕЙС!**
ПРЕДСТАВЛЕНИЕ УЧАСТНИКОВ
«АФРИКИ ЭКО РЕЙС»
- 12/54 **ЧТО БЫЛО И ЧТО БУДЕТ**
ТРОФИ-РЕЙДЫ РОССИИ:
ИТОГИ И ПЛАНЫ
- 12/60 **ПЕРВАЯ ГОНКА**
РЕПОРТАЖ
С «ВЕЗДЕХОД-ТРОФИ 2016»

ТЕСТ НА ДРАЙВ

- 1/20 **И В ДОЖДЬ, И В СЛЯКОТЬ**
JEEP CHEROKEE TRAILHAWK
АТАКУЕТ LR DISCOVERY SPORT
- 1/28 **МОЛОДОЙ ЛИС**
ИЩЕМ ПОЗИТИВ
В LADA KALINA CROSS
- 2/12 **КАПЛИ ПОТА НА ЗАМШЕВОМ**
ТРОНЕ
БЫСТРЫЙ И ЮРКИЙ NISSAN
JUKE NISMO RS
- 2/20 **1.6 ЛИТРА ДЛЯ DUSTER**
НОВЫЙ МОТОР ФРАНЦУЗСКОГО
КРОССОВЕРА
- 2/26 **ПОБЕГ В ПРОШЛОЕ**
МАШИНА ВРЕМЕНИ
LADA 4X4 URBAN
- 3/12 **НЕ БЫТЬ, НО КАЗАТЬСЯ**
JEEP RENEGADE: НОВОЕ
ПРОЧТЕНИЕ КЛАССИКИ
- 3/18 **MEETING ДАЛЬНОБОЙЩИКОВ**
SUBARU OUTBACK 2.5I-S
ПРОТИВ VOLVO XC70
- 4/18 **ЛУЧ НАДЕЖДЫ, ИЛИ ГОРА,**
РОДИВШАЯ МЫШЬ
LADA XRAY - ПЕРВЫЙ
КРОССОВЕР ВАЗА
- 4/26 **ДУША И ТЕЛО**
ОБНОВЛЕННЫЙ
TOYOTA LAND CRUISER 200
- 5/24 **«Я ЗНАЮ ВСЕ ТВОИ ТРЕЩИНКИ»**
СРАВНИВАЕМ TOYOTA HILUX
И MITSUBISHI L200
- 6/16 **ВСТРЕЧАЯ ПО ОДЕЖКЕ**
ГОРОДСКОЙ КРОССОВЕР
LIFAN X50
- 6/22 **БЕЗ ОДНОЙ ПЕДАЛИ**
NISSAN TERRANO ПОЛУЧИЛ
«АВТОМАТ»
- 7/28 **А ТЫ НЕ ЛЕТЧИК...**
ТРЕТЬЕ ПОКОЛЕНИЕ
HONDA PILOT
- 7/34 **РЕФОРМАЦИЯ**
SUBARU FORESTER
НАЧИНАЕТ МЕНЯТЬСЯ
- 7/40 **ПОСЛУШНЫЙ «МИШКА»**
НОВЫЙ
YAMAHA GRIZZLY 700 EPS
- 8/26 **СМЕНА ИДЕОЛОГИИ**
ВОСПРИЯТИЕ
ДЕЙСТВИТЕЛЬНОСТИ
3 ОКНА LEXUS LX 450D



- 8/34 **ВЫБОР РАЗУМА**
MERCEDES-BENZ GLS 350D:
МИЛ, НО ДОРОГ
- 9/26 **КОЛЕСНИЦА СУДЬБЫ**
ИСПЫТАТЬ ПЕРЕРОЖДЕНИЕ
В VAJAJ QUTE
- 10/38 **ХИЩНЫЙ ВЗГЛЯД ИЗ ЛЕСА**
СТИЛЬНЫЙ, СПОРТИВНЫЙ,
АНГЛИЙСКИЙ JAGUAR F-PACE
- 10/44 **РЕАКТИВНЫЙ САРАЙ**
НАСТОЯЩИЙ УНИВЕРСАЛ
SUBARU OUTBACK 3.6
- 11/34 **ТОНКИЙ И ТОЛСТЫЙ**
СРАВНИМ JEEP WRANGLER...
И SUZUKI JIMNY
- 12/16 **ВНЕДОРОЖНЫЙ ХИПСТЕР**
RENAULT KAPTUR РАЗРУШАЕТ
СТЕРЕОТИПЫ
- 12/24 **СОХРАНЯЯ ВЕКТОР**
ОБНОВЛЕННЫЙ BMW X1

ТЕСТ-ПРОБЕГ

- 6/26 **ЛИХИЕ «ДЕВЯНОСТЫЕ»**
ОТ КАЗАНИ ДО ИЖЕВСКА
НА VOLVO XC90
- 10/102 **ТАКОЕ СУРОВОЕ ЛЕТО...**
НА КРОССОВЕРАХ FORD
ПО СЕВЕРУ

ТЕХНИКА

- 1/34 **ТАЙНОЕ ЗНАНИЕ**
РАЗБИРАЕМСЯ
В ТРАНСМИССИЯХ MITSUBISHI

ТЮНИНГ

- 1/56 **ДЕЛИКАТНОЕ ВМЕШАТЕЛЬСТВО**
УСТАНОВКА ЛЕБЕДКИ
НА NISSAN NP-300
- 2/46 **НЕ СТАРЕЮТ ДУШОЙ ВЕТЕРАНЫ**
БЕЗ ЛИШНЕГО ПАФОСА:
TOYOTA LAND CRUISER 80
- 3/36 **МОБИЛЬНАЯ ЗАСИДКА**
НЕОБЫЧНАЯ НАДСТРОЙКА
ДЛЯ UAZ PICKUP
- 4/34 **ДОЛГИЙ ПУТЬ К СОВЕРШЕНСТВУ**
TOYOTA HILUX AT38
С ОБВЕСОМ KDT
- 4/40 **ТЯНЕТ!**
UAZ PATRIOT С ДИЗЕЛЕМ
CUMMINS ISF2.8
- 5/34 **АНГЛИЙСКОМУ DEFENDER –**
РОССИЙСКИЙ РЕДУКТОР!
KDT УСОВЕРШЕНСТВУЕТ
ЛЕГЕНДУ OFF-ROAD

- 5/40 **ОХОТНИЧЬЯ СТРАСТЬ**
UAZ HUNTER: НОВЫЕ МОТОР,
САЛОН, ЭКСТЕРЬЕР
- 7/38 **«КОТЛЕТА» НА ПЕНСИИ**
ШОУ-КАР НА БАЗЕ ГАЗ-31105
«ВОЛГА»
- 6/44 **ПРИМЕР ДЛЯ ПОДРАЖАНИЯ**
UAZ-2206 ДЛЯ ДУШИ
- 7/54 **ЗАДРАИТЬ ЛЮКИ!**
KDT ГЕРМЕТИЗИРУЕТ КУНГ
ДЛЯ ПИКАПА
- 8/42 **ПЯТЬ КРУГОВ АДА**
И КАК ИХ ИЗБЕЖАТЬ
РЕГИСТРАЦИЯ ИЗМЕНЕНИЙ
В КОНСТРУКЦИИ ТС
- 9/46 **РАЛЛИ? НЕТ, ТРОФИ!**
SUBARU LEGACY OUTBACK
ДЛЯ «ПАМПАСОВ»
- 12/32 **ВЕДЬМАК,**
ИЛИ ДЕМОНИЧЕСКИЙ НЕМИ
ЯРКИЙ ШОУ-КАР
ИЗ ПОЛЬШИ

УИК-ЭНД

- 1/108 **СМОЛЕНСКИЙ ХРОНОСКОП**
ПУТЕШЕСТВУЕМ
ПО СМОЛЕНСКОЙ ОБЛАСТИ
- 4/92 **ДОРОГАМИ СТАРИЦКИХ**
БУТЛГЕРОВ
ПО ТВЕРСКОЙ ОБЛАСТИ...
НА ГРУЗОВИКЕ
- 6/106 **ВОЛГА ВПАДАЕТ В...** РАСКАТЫ
АСТРАХАНСКАЯ РЫБАЛКА
- 9/112 **ПО КОРОТКОЙ ДОРОГЕ**
НЕИЗВЕСТНЫЙ МАРШРУТ
ПО БЕРЕГУ СЕЛИГЕРА
- 9/120 **БЫЛО КЛЁВО!**
РЫБОЛОВНЫЙ ФЕСТИВАЛЬ
В КАРЕЛИИ
- 11/112 **РЫБИНСКИЙ КРАЙ**
РЫБИНСК И ОКРЕСТНОСТИ

ШИНОМОНТАЖ

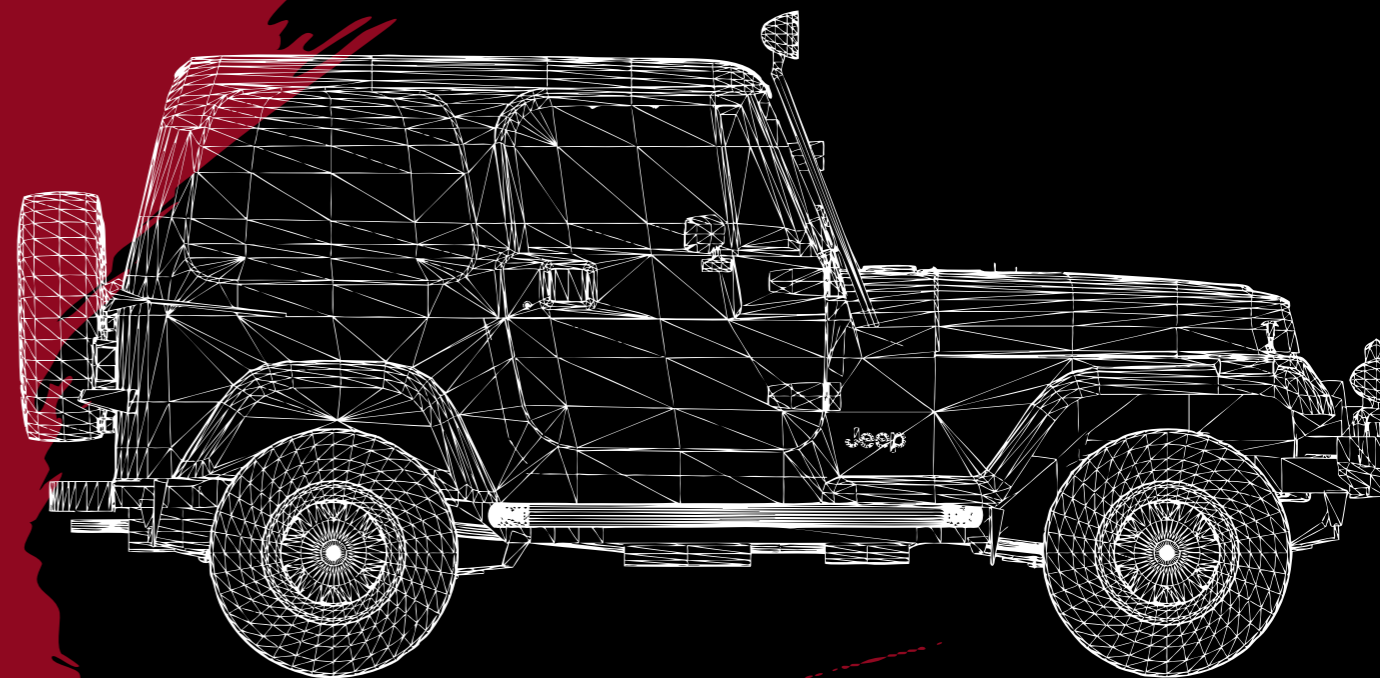
- 11/44 **НОВАЯ РЕАЛЬНОСТЬ**
ОБНОВЛЕННЫЕ ШИНЫ
CORDIANT OFF-ROAD

ЯВЛЕНИЕ

- 10/76 **«ПНЕВМО», НА СТАРТЕ!**
СОРЕВНОВАНИЯ ВЕЗДЕХОДОВ
ПОД ВОЛОГДОЙ
- 11/78 **ВОТ ЭТО ФЛОТ!**
В ШВЕЦИЮ СЪЕХАЛИСЬ
ЛЮБИТЕЛИ АМФИБИЙ

ДВИГАТЕЛЬ ПРОГРЕССА

ОБЪЯВЛЕНИЯ О ПРОДАЖЕ И ПОКУПКЕ АВТОМОБИЛЕЙ, АКСЕССУАРОВ И КОМПЛЕКТУЮЩИХ



МАГАЗИН 4x4

В ЭТОМ РАЗДЕЛЕ ФИЗИЧЕСКИЕ И ЮРИДИЧЕСКИЕ ЛИЦА МОГУТ РАЗМЕСТИТЬ ПЛАТНЫЕ ОБЪЯВЛЕНИЯ:

- О ПРОДАЖЕ АКСЕССУАРОВ И КОМПЛЕКТУЮЩИХ ДЛЯ ВСЕХ ВИДОВ ВНЕДОРОЖНИКОВ
- О РЕМОНТЕ ЛЮБОЙ СЛОЖНОСТИ
- О ТЮНИНГЕ БЕЗ ГРАНИЦ
- О ЗАЩИТЕ МАКСИМАЛЬНОЙ НАДЕЖНОСТИ
- О МОБИЛЬНОЙ СВЯЗИ И НАВИГАЦИИ
- ОБО ВСЕХ ДРУГИХ ВИДАХ УСЛУГ, СВЯЗАННЫХ С АВТОМОБИЛЬНОЙ ТЕМАТИКОЙ

АВТОСАЛОН

ОБЪЯВЛЕНИЯ О ПРОДАЖЕ И ПОКУПКЕ ВНЕДОРОЖНИКОВ, КВАДРОЦИКЛОВ, СКУТЕРОВ, А ТАКЖЕ СОВЕРШЕННО НЕОБЫЧНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ, КОТОРЫЕ МОГУТ ПРОЙТИ ПО ЛЮБОМУ БЕЗДОРОЖЬЮ

ВЫБОР НЕОГРАНИЧЕН – НАЙДЕТСЯ ВСЕ!

Условия публикации вы можете узнать на сайте WWW.4X4PRIVOD.RU или по телефону: 8 (495) 363-47-60.

Если в вашей коллекции журналов «Полный привод 4x4» не хватает каких-либо номеров, вы можете также заказать их в редакции. О наличии недостающих номеров журнала обязательно уточняйте по телефону: 8 (495) 363-47-60.

**НОСИМЫЕ
ЭВАКУАЦИОННЫЕ
КОМПЛЕКСЫ В.Ю.**
(переносные
лебедки).
Возможно
использование
на стандартном
автомобиле
(квадроцикле) без доработки.
Крепятся к проушинам или в фаркоп.
Тяговое усилие от 1600 кг. до 5400 кг.
Радиоуправление в комплекте.
«4x4 ТУР Магазин»
Тел.: (499) 502-06-30, 8 903 523-49-99
www.4x4tur.ru

**SIMEX
TYRES**
ВНЕДОРОЖНЫЕ ШИНЫ SIMEX.
лучшие для грязи, но можно ездить
и по асфальту. Сертификат. В наличии
у официального представителя.
**4X4
TOUR**
(495)968-23-63
www.4x4tour.ru www.внедорожный.рф

AVM
ОРИГИНАЛЬНЫЕ ХАБЫ AVM –
СТОКРАТ. Муфты свободного хода.
Гарантия. Сертификат. В наличии
у официального представителя
**4X4
TOUR**
(495)968-23-63
www.4x4tour.ru www.внедорожный.рф

Грязевые и экстремальные шины.
Simex, MickeyThompson, Cooper.
Внедорожные шины для спорта и
off-road приключений.
Размеры от 31 до 37 дюймов на диски
диаметром: 15,16,17,18,20 дюймов.
Цена от 10000 до 30000р.
Интернет-магазин: "Extreme Tyre"
Телефон: +7 (495) 989-22-59
Web-сайт: <http://www.extremetyre.ru>

**Комплект
для «лифтовки»
подвески на 50 мм.
для автомобилей
«Нива»,
«Шевроле-Нива».**
Установка.
Отправка в регионы.
Цена: от 10700 руб.
Тел.: 8 915 342-41-16
www.koroffka4x4.ru

**Автохимия Mobil,
Castrol, Lique Moly**
**Тел.: (495) 228-13-79,
228-13-80**
www.intershop-offroad.ru

Ведущие мосты для вездеходов
Производство и продажа ведущих
мостов для установки на различные
вездеходы, в т. ч. УАЗ. Возможна
установка дисковых тормозов, бло-
кировок, системы подкачки шин.
Различные передаточные числа от
8.9 до 19.9. Колея от 1450 до 2200
мм, смещение корпуса главной
пары варьируется. Мосты рас-
считаны на колеса до 1450 мм при
полной массе машины до 2500 кг.
Тел.: (495) 518-35-67
www.bolshoe-koleso.ru

**Цепи
противоскольжения.**
Быстроремный грязевой
протектор для любых типов колес
Компания «Автоцепь»
(495)506-8776
http://www.magazin4x4.ru

4X4
www.4x4privod.ru
НАЦИОНАЛЬНЫЙ ВНЕДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ
**ПОЛНЫЙ
ПРИВОД**
Предварительный заказ делаете
по телефону 8 (495) 363-47-60
или e-mail: magazine@4x4privod.ru
БРЕЛКИ
БАНДАНЫ

NASH4X4.RU
89858876091 **РЕМОНТ**
ОБСЛУЖИВАНИЕ ПОКРАСКА
ТЮНИНГ В НАЛИЧИИ
ПЕСКОСТРУЙ МЕТАЛЛИЗАЦИЯ
РАПТОР РЕСТАВРАЦИЯ
делаем как для себя!

TeamWork
любой обвес для джипа
Изготовление навесного
оборудования
из нержавеющей стали,
Крышка из алюминия
для пикапов,
Защиты картера
на все виды автомобилей
Ремонт навесного
оборудования любой
сложности
Сварка алюминия
+7 (903) 731-3520
www.kengurin.com

**ДИФФЕРЕНЦИАЛ
АВТОМАТИЧЕСКИЙ
КРАСИКОВА
ДАК5, ДАК7.**
Широкий выбор для
отечественных и
импортных автомо-
билей.
Гарантия 12 месяцев.
Новинка!
Лебедка колесная
УАЗ.
2000 рублей за
комплект из двух
колесных лебедок –
заглушек.
000 «ДАК» 8(351) 265-74-94, +79049368560 www.dak4x4.com

Шины Yokohama
**Тел.: (495) 228-13-79,
228-13-80**
www.intershop-offroad.ru

**Расширители арок
2"и 3"Flex Line с
металлокордом 2,5" и
3" Pacer, Bushranger**
**Тел.: (495) 228-13-79,
228-13-80**
www.intershop-offroad.ru

**Техцентр
4X4**
**ПОЛНЫЙ
ПРИВОД**
Тюнинг внедорожников
Тюнинг мототехники
Тюнинг прицепов
УАЗ – на заказ
Индивидуальное изготовление салонов

Тел: 8(495) 772-11-96 www.tc4x4.ru info@tc4x4.ru

РЕМОНТ – Т.О.

**ВЕЗДЕХОД
ZUBR TRIKE.**
Редукторный
мост; Блокировка
дифференциала;
Колеса низкого
давления Арктик-
транс 900/50/16;
Мотор Honda, 4т, 1
цилиндр, воздушное
охлаждение, стартер
электрический/
ручной, расход
1,2 л/ч; МКПП 4/2,
реверс. Габариты
2350/1500/1250мм; Клиренс 420мм; Скорость 0,2-25 км/ч; Масса 290 кг; Количество
мест 1-3; Буксировка до 560 кг. Вездеход может преодолевать подъемы и спуски до 60°
продольный крен 50°, свободно преодолевает болото, снег, грязь, имеет положитель-
ную плавучесть.
Цена от 369 000 руб. Доп.опции: Ветровое стекло, подогрев ручек, дополнительное
освещение, герметичный кузов + гребной винт, лебедка.
Тел. (495)972-22-61, (495)507-71-69 ZUBRATV.RU

НАЦИОНАЛЬНЫЙ ВНЕДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ
4X4
www.4x4privod.ru
**ПОЛНЫЙ
ПРИВОД**

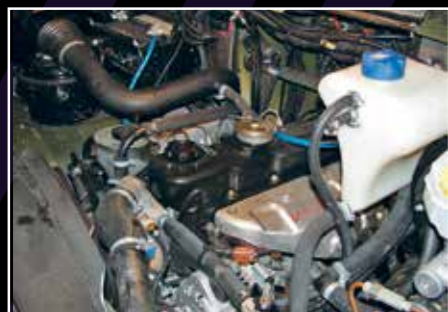
Предварительный заказ делаете по телефону 8 (495) 363-47-60
или e-mail: magazine@4x4privod.ru

**СУВЕНИРНУЮ ПРОДУКЦИЮ
ОТ ЖУРНАЛА
МОЖНО ПРИОБРЕСТИ В РЕДАКЦИИ**
БЕЗРУКАВКИ

NITRO
Nitro-Gear.com
Распродажа!
Главные пары NITRO,
все по 10000р.
Тел.: (495) 727 53 00
www.4x4sport.ru

ARB
4X4 ACCESSORIES
Распродажа!
Бампера и блокировки ARB
по 50000р за шт.
Тел.: (495) 727 53 00
www.4x4sport.ru

**ВЕЗДЕХОД
ZUBR. 4x4/4x2;**
Редукторные мосты;
Карданная передача;
Блокировка перед-
него дифференци-
ала; Колеса низкого
давления Арктик-
транс 1020/450/16
или 900/50/16.
Моторы Honda или
Briggs&Stratton, 4т,
1 или 2 цилиндро-
вые, воздушное
охлаждение; стартер
электрический/руч-
ной, расход 1,5 л/ч;
МКПП 4/3, реверс.
Габариты 2900x1560x1640; Клиренс 440; Скорость 0,4-40 км/ч; Масса 450 кг; Мест 1-3;
Буксировка до 860 кг. Цена от 531 000 руб. Опции: г/у руля, ветровое стекло, каркас без-
опасности, тент, отвал для снега, дополнительное освещение, лебедка. Тел. (495)972-
22-61, (495)507-71-69 ZUBRATV.RU



Дизель Nissan QD-32 установка на VAZ всех модификаций, продажа установочных комплектов
Тел.: (495) 585-48-98, 585-47-97
Сайт: www.galagrin.ru,
e-mail: galagrin4x4@mail.ru



ТО и РЕМОНТ.
Нестандартный силовой обвес, авторский камуфляж
Тел.: (495) 585-48-98, 585-47-97
Сайт: www.galagrin.ru,
e-mail: galagrin4x4@mail.ru



Установка колес 40 дюймов, мосты «Барс», автоматическая подкачка колес, рулевая колонка «Соболь», блокировки, дисковые тормоза, понижение в РК 3,8, отопители Webasto Kalori. Тел.: (495) 585-48-98, 585-47-97
Сайт: www.galagrin.ru, e-mail: galagrin4x4@mail.ru

Помощь в оформлении внесения изменений в конструкцию транспортного средства



Установка дизельных двигателей Toyota, Nissan, АКПП, усиленные бортовые редуктора, мосты «Барс», дисковые тормоза, кастер, надежные шкворни, фирменный шноркель
Тел.: (495) 585-48-98, 585-47-97
Сайт: www.galagrin.ru, e-mail: galagrin4x4@mail.ru



Профессионально подготовленные к охоте автомобили VAZ
Тел.: (495) 585-48-98, 585-47-97
Сайт: www.galagrin.ru,
e-mail: galagrin4x4@mail.ru



УСТАНОВКА КОЛЕС Пониженного Давления АвТОРОС
Профессионально подготовленные к охоте VAZы в различных комплектациях на заказ.
Тел.: (495) 585-48-98, 585-47-97
Сайт: www.galagrin.ru, e-mail: galagrin4x4@mail.ru



Производство и продажа лёгких, плавающих вездеходов «ХИЩНИК». Самые топкие болота, снежная целина и водные преграды – всё это родная стихия «Хищников». Более подробная информация на сайте: www.megvest.ru
Тел.: 8-912-815-02-09 г. ООО «МЕГ Вест»



Производство и продажа лёгких, плавающих вездеходов «ХИЩНИК». Самые топкие болота, снежная целина и водные преграды – всё это родная стихия «Хищников». Более подробная информация на сайте: www.megvest.ru
Тел.: 8-912-815-02-09 г. ООО «МЕГ Вест»

ЭКСТРЕМАЛЬНЫЙ ТЮНИНГ

СЕРВИС
ЗАПЧАСТИ
ТЮНИНГ

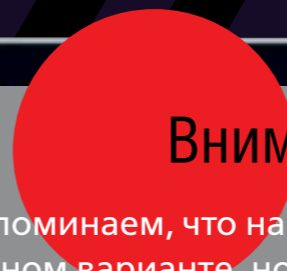
продажа тюнинг-комплектов
подготовка УАЗов к экстремальным условиям

ГАЛАГРИН
ПРИРОДА ДВИЖЕНИЯ

Ремонт и модернизация трансмиссии и подвески с устранением заводских дефектов. Понижение в РК до 3,8. Установка шин до 40 дюймов, установка редукторных мостов и мостов Барс, автоматической подкачки колес, всех видов блокировок, усиленных бортовых редукторов, изготовление нестандартного силового обвеса, установка дизельных двигателей Toyota, Nissan, в т.ч. с АКПП, на все модели УАЗ. Кардинальное улучшение управляемости.

Запчасти собственного производства: шноркели, коробки РК с понижением, дисковые тормоза и многое другое.

Качественное ТО и ремонт всех моделей УАЗ.
+7 (495) 585 47 97, 585 48 98, +7 (905) 760 56 03, +7 (495) 740 87 57
www.galagrin.ru galagrin4x4@mail.ru отдел продаж



Вниманию рекламодателей!

Напоминаем, что наш журнал существует не только в привычном бумажном варианте, но и **ЭЛЕКТРОННОМ ВИДЕ!** Отныне вы можете размещать рекламу товаров и услуг и на электронных страничках. Подробности узнавайте в рекламном отделе журнала «Полный привод 4x4».

4x4 ПОЛНЫЙ ПРИВОД

WWW.4X4PRIVOD.RU

СТОИМОСТЬ
ОДНОГО НОМЕРА
С УЧЕТОМ ДОСТАВКИ
ПОЧТОЙ – 235 РУБ.
НЕ ЗАБУДЬТЕ УКАЗАТЬ,
КАКИЕ НОМЕРА ЖУРНАЛА ВЫ
ХОТИТЕ ПОЛУЧИТЬ.



ИЗВЕЩЕНИЕ

ООО «Полный Привод»
ИНН 7704825184 КПП 770401001 Р/С 40702810500000026474
ПАО «ВТБ 24» в г. Москве
к/с 30101810100000000716 БИК 044525716

Фамилия, имя, отчество плательщика _____

индекс, адрес и телефон плательщика _____

Журнал «ПП 4x4» с № / по № /
назначение платежа _____ / _____ /
месяц/год _____ месяц/год _____

сумма в рублях прописью _____ (без НДС)

Кассир _____

Плательщик _____ 201 г.
С условиями приема указанной в платежном документе суммы, в т.ч. с суммой взимаемой платы за услуги банка ознакомлен и согласен. Подпись плательщика _____

КВИТАНЦИЯ

ООО «Полный Привод»
ИНН 7704825184 КПП 770401001 Р/С 40702810500000026474
ПАО «ВТБ 24» в г. Москве
к/с 30101810100000000716 БИК 044525716

Фамилия, имя, отчество плательщика _____

индекс, адрес и телефон плательщика _____

Журнал «ПП 4x4» с № / по № /
назначение платежа _____ / _____ /
месяц/год _____ месяц/год _____

сумма в рублях прописью _____ (без НДС)

Кассир _____

Плательщик _____ 201 г.
С условиями приема указанной в платежном документе суммы, в т.ч. с суммой взимаемой платы за услуги банка ознакомлен и согласен. Подпись плательщика _____

Подпишись через редакцию

Оформить подписку можно с любого номера! Если в вашей коллекции журналов «Полный привод 4x4» не хватает каких-либо номеров, вы можете также заказать их в редакции. О наличии недостающих номеров журнала обязательно уточняйте по телефону: 8 (495) 363-47-60

По предоплате

Для этого необходимо заполнить КВИТАНЦИЮ/ИЗВЕЩЕНИЕ об оплате. Оплатить и прислать копию квитанции по адресу: 119121, г. Москва, ул. Бурденко, д. 11-А, стр. 1, ООО «Полный привод» или отправить по факсу: 8 (495) 363-47-60 / e-mail: magazine@4x4privod.ru. Заказ будет отправлен вам по почте. Также в редакции организована КУРЬЕРСКАЯ ДОСТАВКА журналов (для жителей Москвы). Стоимость курьерской доставки – 100 руб.



Марина НИКОЛАЕВА



Андрей ФАРОБИН



Марина ПЕТРОВА



Михаил ЛАСТОЧКИН



Григорий АЛЕШИН



Сергей ГРУЗДЕВ



Олег КУЗНЕЦОВ



Ирина АЛАЕВА



Надежда ДИВИСЕНКО



Даниил КОЧЕРГИН



Екатерина СМЕРНОВА

12 (158) ДЕКАБРЬ 2016

4x4

WWW.4X4PRIVOD.RU

ПОЛНЫЙ ПРИВОД

НАЦИОНАЛЬНЫЙ ВНЕДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ

Главный редактор **Андрей ФАРОБИН**
E-mail: farobin@4x4privod.ru
Зам. главного редактора **Григорий АЛЕШИН**
E-mail: aleshin@4x4privod.ru
Зам. главного редактора **Сергей ГРУЗДЕВ**
E-mail: gruzdev@4x4privod.ru
Спортивный обозреватель **Михаил ЛАСТОЧКИН**

Арт-директор **Екатерина СМЕРНОВА**

Цветокоррекция и препресс **Олег КУЗНЕЦОВ**

Рекламная служба
Директор по маркетингу и рекламе
Ирина АЛАЕВА
Тел.: 8(903) 976-97-39,
e-mail: irina.alaeva@4x4privod.ru

Менеджер по работе с клиентами
Лилия НЕРОНОВА
liliane@yandex.ru

Генеральный директор **Марина НИКОЛАЕВА**

Заместитель ген. директора **Марина ПЕТРОВА**

Менеджер по подписке **Надежда ДИВИСЕНКО**

Издатель **ООО «Полный привод»**
Адрес редакции:
119021, Москва, Зубовский б-р, д. 21–23, стр. 2
Тел./факс: 8 (495) 363-47-60
Наш сайт: www.4x4privod.ru
E-mail: magazine@4x4privod.ru

Журнал зарегистрирован в Федеральной службе по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор).
Свидетельство о регистрации ПИ № ФС77-53988 от 30 апреля 2013 года.

Редакция не несет ответственности за содержание рекламы и объявлений, а также за достоверность фактов, изложенных в авторских материалах. Перепечатка материалов только по согласованию с редакцией, при цитировании материалов ссылка на журнал обязательна.

Подписано в печать 22 ноября 2016 года
Отпечатано в типографии
ООО «Первый полиграфический комбинат», Московская обл., Красногорский район, п/о «Красногорск-5»
Цена свободная
Подписной индекс журнала:
по каталогу агентства «Роспечать» – 20022 (годовой), 82238 (полугодовой)

Le magazine tout terrain russe «Polny privod 4x4»
21–23, s. 2, Zubovsky blvd, Moscou, Russie, 119021
Tel./fax: + 7 (495) 363-47-60

© 000 «Полный привод», 2013

Журнал основан в 2003 году

4x4 ПОЛНЫЙ ПРИВОД

НАЦИОНАЛЬНЫЙ ВНЕДОРОЖНЫЙ ЖУРНАЛ



ЭЛЕКТРОННАЯ ВЕРСИЯ ЖУРНАЛА

ДОРОГИЕ ЧИТАТЕЛИ!

Напоминаем, что помимо печатного издания мы выпускаем еще и интерактивную версию нашего журнала. Она доступна в iTunes и GooglePlay. В данном формате журнала вы можете не только прочитать статьи, но и посмотреть видеосюжеты с тест-драйвов автомобилей, путешествий, с трофи- и ралли-рейдов. В интерактивную версию мы включаем больше фотоматериалов, и журнал становится более информативным.

СКАЧАТЬ IPAD-ВЕРСИЮ МОЖНО ДВУМЯ СПОСОБАМИ:

1. Заходите на сайт www.4x4privod.ru, нажимаете на баннер «электронная версия», на открывшейся странице нажимаете на кнопку и переходите в iTunes.
2. Со своего iPad заходите в App Store, набираете в поиске «4x4 Полный Привод» или «Национальный внедорожный журнал» и скачиваете приложение.

СКАЧАТЬ ANDROID-ВЕРСИЮ МОЖНО ДВУМЯ СПОСОБАМИ:

1. Заходите на сайт www.4x4privod.ru, нажимаете на баннер «электронная версия», на открывшейся странице нажимаете на кнопку и переходите в GooglePlay.
2. Со своего мобильного устройства заходите в GooglePlay, набираете в поиске «4x4 Полный Привод» или «Национальный внедорожный журнал» и скачиваете приложение.

Также Вы можете купить или подписаться на наш журнал в электронной версии на сайте <http://pressa.ru/>. Для этого Вам необходимо зайти на сайт <http://pressa.ru/>, в поиске набрать «Полный привод» и выбрать покупку одного номера или подписку. Стоимость одного номера 60 руб.



СИЛОВОЙ ОБВЕС

ВНЕДОРОЖНИКОВ



СИЛОВОЙ ОБВЕС ДЛЯ НАСТОЯЩИХ ВНЕДОРОЖНИКОВ

- СИЛОВЫЕ БАМПЕРЫ
- СИЛОВЫЕ ПОРОГИ
- ЗАЩИТА КУЗОВА
- ГРУЗОВЫЕ ПЛАТФОРМЫ
- ЭКСПЕДИЦИОННЫЕ БАГАЖНИКИ
- ПОМОЩЬ С ОФОРМЛЕНИЕМ ПАКЕТА ДОКУМЕНТОВ ДЛЯ РЕГИСТРАЦИИ В ГИБДД
- 10 лет гарантии подтверждают надежность и качество
- Комплектации на любой вкус, от простых моделей до самых «заряженных»
- Большой выбор дополнительных аксессуаров, для придания индивидуальности и удобства
- В наличии изделия на все популярные марки внедорожников
- Вся продукция сертифицирована
- Не возникает проблем с регистрацией в ГИБДД.



ПРИГЛАШАЕМ К СОТРУДНИЧЕСТВУ МАГАЗИНЫ, УСТАНОВОЧНЫЕ ЦЕНТРЫ, АВТОСАЛОНЫ
OJEEP.RU, E-MAIL: INFO@OJEEP.RU

Азов	obves4x4.ru	(863)424-0495	МО.Мылкино	Электрорембедка.ру	(495)125-0545	Пермь	Лебедев Центр. Пермь	(342)287-2882
Архангельск	Внедорожник29.рф	(911)594-7020	МО.Нахабино	РЕМЗона "Колеса4x4"	(926)570-7607	Пермь	Экспресс УАЗ	(342)201-3086
Барнаул	Алтай офф роад	(385)271-7727	Москва	4x4max.ru	(800)555-1266	Петрозаводск	4x4ug.ru	(929)626-2020
Бийск	BTR.Motorsport	(385)271-7701	Москва	Тюнинг-центр TROPHY-LIFE.RU	(495)649-8579	Петрозаводск	sheriff61.ru	(926)270-0999
Владимир	Внедорожный м-н №1	(472)237-5738	Москва	м-н "Niva-Lada4x4"	(906)779-9640	Кам-агтский	avp-offroad.ru	(927)697-4841
Волгоград	«АВТОМАРКЕТ»	(483)282-8151	Москва	uazzzz.ru	(903)795-5105	Кам-агтский	м-н OffRoadRunner.ru	(921)956-0903
Владимир	Специализированный сервис "УАЗ"	(924)731-3599	Москва	4x4uaz.ru	(495)780-2183	Ростов-на-Дону	vezdehod-shop.ru	(812)327-4517
Волгоград	Внедорожник33	(492)233-2066	Москва	УАЗПОТРЕБСООУЗ	(926)287-5898	Ростов-на-Дону	АВТОВО	(812)941-0316
Волгоград	ООО «Дсмограф»	(844)258-2382	Москва	УАЗПрофи	(968)225-0022	Самара	uaz-avtoklinika64.ru	(927)153-2873
Волгоград	М-н Внедорожник	(906)404-2754	Москва	4x4 Спорт	(485)727-5300	Санкт-Петербург	ИП Лайкова	(910)781-4754
Екатеринбург	4x4centre.ru	(343)372-5020	Москва	ПолныйПривод.Руминцово	(485)228-1380	Санкт-Петербург	м-н "Медведь"	(918)409-8808
Екатеринбург	4x4(ул.Л)	(343)201-1444	Москва	м-н info@shop-4wd.ru	(800)250-5188	Санкт-Петербург	Тула тула4x4	(820)766-9110
Ижевск	ООО ТПК "ЭКРПС"	(341)277-3272	Москва	MeraCAB	(495)212-1182	Саратов	м-н «Автоклуб 4x4» АНО	(912)922-1808
Ижевск	установочный центр УАЗ-Сервис	(904)275-3222	Москва	Лебедушка	(495)220-0320	Смоленск	«Центр Экстремального Тюнинга»	(912)922-1508
Ижевск	offroad18.ru	(968)842-1329	Москва	Моснива Динамо	(495)979-0874	Сочи	ООО "ВНЕДОРОЖНИК 73"	(842)234-8090
Ижевск	rodgotofka.ru	(800)250-0240	Москва	Моснива Дмитровка	(495)543-5806	Томль	NaUaz73.ru	(800)775-2130
Ижевск	Гипермаркет Трофи	(800)500-1786	Н.Новгород	ТХ52	(831)269-2170	Томль	М-н "Флагман"	(347)248-9058
Иркутск	Магазин Кружок	(902)516-5890	Н.Новгород	«Экстрим-НН»	(831)414-7688	Ульяновск	tuizm4x4	(951)128-9348
Казань	ТД "Кайрос"	(843)260-6878	Новосибирск	м-н "Танкомобиль"	(383)214-5546	Ульяновск	4x4dor.ru	(351)223-3674
Киров	Автосервис	(833)282-4777	Новосибирск	УАЗ Центр Новосибирск	(383)233-6080	Ульяновск	УАЗ Автотехобслуживание	(351)776-7270
Калининград	ООО «АктивЗон»	(861)221-8333	Омск	ИП Резин	(381)277-0232	Уфа	СТО Внедорожник	(351)248-0051
Калининград	Магазин "Сафари"	(391)221-1215	Оренбург	ДЦ Автосалон-2000	(353)230-5030	Челябинск	Вне дорог	(302)221-2321
Калининград	АвтоМАКСсервис	(913)035-3026	Оренбург	ИП Кондратьев М.В	(922)866-8083	Челябинск		
Калининград	Сружильный м-н "ТИГР"	(391)236-3578	Пенза	м-н "Авто Альянс"	(841)120-2098	Челябинск		
МО. Люберцы	avmtuning.ru	(490)409-4544	Пенза	Уазомания	(841)220-4455	Чита		

4x4SPORT.RU

OFF-ROAD МАГАЗИН

ОБОРУДОВАНИЕ И АКСЕССУАРЫ
ДЛЯ ВНЕДОРОЖНОГО
ТЮНИНГА



5000
ТОВАРОВ
В ОДНОМ
МЕСТЕ!

Мы ждем Вас
понедельник – пятница
9-00 – 19-00
суббота и воскресенье
10-00 – 16-00

КАРТА-СХЕМА ПРОЕЗДА



Магазин «4x4SPORT на Магистральной» - телефоны: (495) 727-53-00 ; (495) 727-53-12; email: shop@4x4sport.ru; адрес: г. Москва, ул. 4-я Магистральная, д. 3;
Пешком: от м. Полежаевская ; Проезд на автомобиле ул. 5-я Магистральная, д. 15. Часы работы: понедельник - пятница 9-00 - 19-00 ; суббота и воскресенье 10-00 - 16-00
Отдел оптовых продаж: тел.: (919)770-16-77; (495)727-53-41; email: opt2@4x4sport.ru.