СОДЕРЖАНИЕ

1 СЛОВО АЛЮЛЯЯ

2 ИСТОРИЯ ЖЫЖ

7 ЖЕСТЬ НЕСУСВЕТНАЯ

8 *Продажа внедорожника. Опус*

10 ПАРКЕТНИК-КАНТРИ ЛЕСОГОРСКИЙ ГРАНД

12 MUD TERRAIN

Руководитель проекта: Седельников А.

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

Дизайн и верстка: Иванова Т.

Адрес редакции:
Санкт-Петербург, пр. Народного Ополчения, д. 201

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

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

Сайт: www.4wd-club.ru

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

СЛОВО АЛЮЛЯЯ

Ну вот и настал момент, когда остро встал вопрос о выпуске журнала «Клуба ВСЕ4х4».Это было не простое решение. Мировой кризис, не спокойнаяя обстановка в западном полушарии и абсолютный пох..пофигизм в восточном, поставили нас перед трудным выбором. С одной стороны - хотелось бы выпустить красивый глянцевый журнал страниц так на триста с красивыми деффками, блестящими новыми машинами, ковбоем Мальборо и прочей чепухой, которой обычно напичканы такие журналы. Но их и так более чем достаточно. Эти журналы для небожителей актуальны только на Рублевке и в студенческих общежитиях во время поедания доширака (Мне Бэнтли не нравится, а Кайен - это вообще отстой). Были и другие предложения - выпуск журнала двойной пользы. На бюджетной туалетной бумаге (54метра) предлагалось размещать нужную джиперам информацию. Даже название было подобрано - «НУЖНИК ЖИПЕРА».

Плюсы:

1) когда очень хочется почитать - инфа всегда под рукой;
2) двойное использование (по назначению).

Минусы:

1) невозможность перечитать интересную статью;
2) спонсоры (кроме одного) почему-то не хотят размещать свою рекламу в журнале-рулоне.

И мы выбрали золотую середину. Это будет журнал для нас! Для нормальных людей, которых в России большинство.

В нем будут печататься интересные статьи наших одноклубников о путешествиях, соревнованиях, покатушках нашего и других клубов, будет юмор и фотоотчеты. Много чего полезного можно разместить на его страницах. В нем мы будем делиться полезной информацией по сервису и обслуживанию внедорожников, о том, как бюджетно отремонтировать своего любимца, как его быстро и без мук угробить на соревнованиях и как потом продать останки. Единственное, о чем хочу всех предупредить. Это первый выпуск журнала и в нем могут быть различные огрехи и недостатки. Отнеситесь к этому дружелюбно и не гнобите нас. Лучше потом напишите свои пожелания на форуме о том, что понравилось, а что довело до нервного срыва и затяжного энуреза. Мы учтем все ваши пожелания и следующий номер будет значительно лучше.

Пока мы экономим на всем. Журнал печатался на самодельном печатном станке, переделанном из старой швейной машинки "Зингер". Авторы статей вместо гонорара получили по одной (всего!) дырке от бублика (хорошо, что не в бубен). В связи с ограниченным бюджетом тираж был сокращен со 140 000 000 (население России) до нескольких сотен.

Надеюсь, он вам понравится и Вы станете нашими постоянными читателями.

ИСТОРИЯ ЖЫЖ

2006 год

Первая «Осенняя жЫжа» состоялась 5 ноября 2006 года на Синявинских Высотах (Кировский район Ленинградской области) - излюбленном месте проведения различных покатушек питерскими джиперами.

Историческая справка:

Синявинские высоты — район вокруг поселка Синявино, возвышенность до 50 м над уровнем моря в Южном Приладожье, где в 1941—1944 гг. велись жесточайшие бои во время битвы за Ленинград. Победа в этих боях гарантировала стороне, захватившей высоты, возможность контролировать обширную территорию от Ладожского озера на севере до реки Мги на юге. Также район Синявино избрали местом сосредоточения сил для прорыва блокады, так как это была территория, где расстояние между фронтами оказалось минимальным.

Бои за Синявинские высоты стали одной из самых трагических страниц битвы за Ленинград. После выхода немецких войск к Ладоге в сентябре 1941 года высоты оказались в руках врага, создавшего на этих возвышенностях систему оборонительных сооружений. Отсюда противник корректировал артиллерийский огонь по ладожской Дороге жизни. Попытки прорвать блокаду Ленинграда в ходе Синявинских наступательных операций 1941—1942 гг. успеха не имели. Даже после прорыва блокады в январе 1943 г. Синявинские высоты остались за врагом, что позволяло ему обстреливать железнодорожную линию Поляны-Шлиссельбург, связавшую в феврале 1943 г. Ленинград со страной. Активные боевые действия на мгинско-синявинском направлении возобновились летом 1943 года. В сентябре 1943 года советским войскам удалось овладеть мощным опорным пунктом обороны врага — с. Синявино и улучшить положение как самого Ленинграда, так и советских войск на северо-западном стратегическом направлении. В январе 1944 г. Синявинские высоты были полностью освобождены от немецко-фашистских войск.

По данным военных историков, всего на Синявинских высотах погибло свыше 360 тысяч советских воинов.

На старт вышло 45 экипажей. Внезапно выпавший накануне снег внес свои коррективы. Из «увеселительной прогулки в лес на пол-часика» мероприятие превратилось в жесткий экстрим. Основное действо разыгралось на 500-х метрах трассы, которые участники преодолевали за 4-5 часов. С виду безобидный брод так никто самостоятельно (без применения лебедки и т.п.) преодолеть не смог. Именно тогда зародилась «славная традиция»: последняя машина выходит с трассы в кромешной темноте примерно в 23.00.

На старт вышло 45 экипажей

Мероприятие превратилось в жесткий экстрим

2007 год

Вторая жЫжа состоялась 20 октября 2007 года. Трасса проходила в Тосненском районе от д.Кирсино до д.Староселье п.Шапки через урочище Царицына Гора. Очень любопытное место.

На этот раз собралось уже 85 экипажей. Экипажи стартовали одной колонной друг за другом, затем (именно возле Царицыной Горы) разделялись на две части: лайт и экстрим.

Экстрим пролегал через затяжной брод с остатками гати, который к концу превратился в непроходимое месиво. Лайт на поверку оказался совсем не лайт, а даже нечто большее, чем экстрим.

Историческая справка:

В заметке Н. Е. Бранденбурга, помещенной в «Новом Времени» говорится:

«При объезде года три-четыре тому назад южно-ладожского побережья, нам довелось побывать в деревне Кирсино. Около нее, верстах в двух, находится любопытное урочище, носящее название Царицыной горы, и по близости деревни Староселье. Местное предание указывает на это урочище, как на место погребения третьей жены Ивана Грозного Марьи Собакиной, хотя, впрочем, известно, что гроб последней находится в Москве, в Вознесенском девичьем монастыре. Урочище представляет несомненные следы бывшей здесь когда-то культуры; здесь виден бывший пруд и колодезь; встречаются одичавшие яблони и много орешника; по дороге к пустоши лежит большой валун, на котором две глубоких борозды образуют крест, и, наконец, правильно расположенные груды заросшего травой мусора обозначают бывшие здесь стены какой-то постройки, в которой предание утверждает древний монастырь или церковь; говорят, что еще не так давно здесь существовали остатки стен и видны были даже места окон, но теперь уже ничего нет, все поросло быльем. У восточной стороны этой бывшей постройки указывают место могилы, на которой якобы лежала плита с надписью, свидетельствовавшей о погребенном здесь прахе Собакиной, плита огромных размеров, совершенно особого характера, о которой передают целую историю, именно, что лет 40 тому назад тогдашний владелец упоминаемой местности перевез эту плиту к себе в усадьбу, но, тревожимый затем будто бы совестью за снятие надгробного памятника, приказал перевезти последнюю обратно; дорогой плиту разбили и тогда была сделана новая, хотя с прежней, которую и положили на могилу (…)

И сейчас еще в районе Царь-горы можно видеть еловую аллею, множество одичавших садовых деревьев.

Согласно традиции последняя машина покинула трассу в кромешной темноте в 23.00

Затяжной брод с остатками гати

Совсем не лайт

2008 год. Связь эпох

Местом проведения «Осенней жЫжи» избрано урочище Усть-Рудица в Ломоносовском районе Ленинградской области.

Усадьба Ломоносова. Первый российский стекольный завод.

Здесь, в собственной усадьбе (тогда это был Копорский уезд Ингерманландской губернии) великий ученый построил фабрику по изготовлению цветного стекла и смальт для мозаики.

«Желаю я к пользе и славе Российской империи завесть фабрику делания изобретенных мною разноцветных стекол…», — писал М.В.Ломоносов в своем прошении в Сенат в октябре 1752 года. А уже весной 1753-го в рапорте мануфактур-коллегии сообщал: «…майя 6 числа в Коважской мызе близ деревни Усть-Рудица заложена мною фабрика».

Из всего довольно обширного имения Ломоносов избрал для устройства завода и усадьбы самую ближнюю и самую маленькую деревню Усть-Рудицу, в которой насчитывалось всего двенадцать душ мужского пола. Выбор места был обусловлен обилием проточной воды. Здесь соединялись речки Рудица (ныне Лопухинка) и Черная в реку Коваши. Плотина, сооруженная на речке Рудице, позволила создать большую запруду - разлив, который и стал центром композиции всего усадебно-заводского комплекса.

В живописном водоразделе трёх рек Ломоносов и приглядел место для своей усадьбы. В 1753 году эту мызу и ещё 4 деревни Елизавета Петровна пожаловала Михаилу Васильевичу на строительство фабрики «для делания изобретённых им разноцветных стёкол и из них бисеру и всяких других галантерейных вещей и уборов». Центром усадебно-заводского комплекса стал разлив, устроенный при впадении в Рудицу ручья Холодного (ныне Песчаный). Все заводские строения (печи, мельница, лесопилка, лаборатории, мастерские) расположились на левом берегу запруды, а усадьба на правом. Место было подобрано идеально.

Окружённое со всех сторон водой, защищённое от ветров высокими земляными валами, главный дом с мезонином имел по бокам мельницу и лесопилку, над которой возвышалась самопишущая обсерватория, а внутри двора — сад и огород.

Ломоносов любил свой завод в Усть-Рудице. Здесь он отдыхал душой от академических неурядиц, находил успокоение в творческом труде и общении с природой. В стихотворном послании графу Орлову Ломоносов писал:

Я зрю здесь в радости довольствий общий вид,
Где Рудица, вьючись, сквозь каменья журчит,
Где действует вода, где действует и пламень,
Чтобы составить мне или превысить камень
Для сохранения геройских славных дел,
Что долг к Отечеству изобразить велел.

Фабрика Ломоносова дала мощный толчок развитию русской стекольной промышленности.

Замечательная мозаика Ломоносова украшала и ораниенбаумские дворцы. Из его смальты был изготовлен пол для Стеклярусного кабинета в Китайском дворце, она шла на отделку столиков, художественных рам для портретов Петра I и Елизаветы. Из полученной здесь смальты Ломоносов и его ученики создали 27 мозаичных портретов и картин. Шедевр творчества усть-рудицких мастеров — набранная из мозаики по рисунку Ломоносова картина “Полтавская баталия”. Она отличается монументальностью, богатством красок. Изделия Усть-Рудицкой фабрики украшают здание Академии наук в Санкт-Петербурге, они представлены в Эрмитаже и Русском музее.

...В последние дни своей жизни тяжело больной ученый не переставал беспокоиться о судьбе созданной им фабрики. Незадолго до смерти он написал «Проект прошения в Сенат о лицах, которым может быть доверено мозаичное после смерти Ломоносова». Он считал, что продолжать его дело могли обученные им самим люди — шурин Иван Цильх, старший мозаичный мастер Матвей Васильев и некоторые другие мастера.

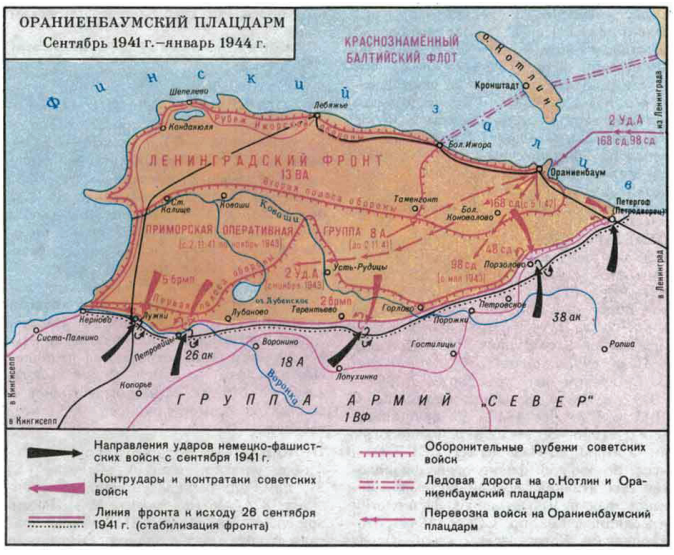
Однако после смерти российского академика правительство не оказывало никакой помощи его последователям. В 1768 году усть-рудицкая фабрика была закрыта.

Усадьба отошла к его потомкам, позже — к Раевским, потом — к Орловым, и наконец — к потомкам князей Гагариных. В 1919 году, когда Юденич наступал на Петроград, усадьба была разгромлена, главное здание сгорело. Во время Великой Отечественной войны здесь проходил передний край обороны Ораниенбаумского плацдарма — деревня Усть-Рудица и оставшиеся строения бывшей усадьбы Ломоносова были буквально стерты с лица земли.

Сегодня лишь по некоторым приметам можно определить прежнюю планировку усадьбы. Парк сильно зарос ольхой, ивой, осиной, берёзой, рябиной, шиповником, акацией. Через эти заросли трудно пройти, но кое-где встречаются кусты жимолости и смородины. Но всё-равно приятно пройти по склону от насыпного холма по старинной липовой аллее с вкраплениями лиственницы, дуба, сосны и ели вдоль Чёрной реки. Запруда на реке Рудице исчезла, а ведь она питала внутренний пруд, который превратился в болото. Рядом с двумя дубами, которые росли возле барского дома, установлена гранитная стела с надписью: «Здесь работал М. В. Ломоносов.1753-1765 г.г.». Усть-Рудица сегодня навевают грустные и ностальгические мысли по утраченному и разрушенному, в то же время, испытываешь чувство гордости за тех людей, которые оставили свой след в истории России.

Ораниембаумский плацдарм.

Прошло уже более шестидесяти лет с начала Великой Отечественной войны, и написано много книг и статей о подвигах русских воинов. Однако до сих пор кажется, что еще не полностью исследованы наиболее важные и интересные страницы истории этой войны. Одной из таких важных тем является история Ораниенбаумского плацдарма. Этот плацдарм, и в особенности его форты были ключевыми опорными пунктами в северо-западном регионе; именно они в большой степени помогли остановить врага у стен Ленинграда, позволили городу выстоять в дни блокады, а затем начать победное наступление и освободить северо-запад России от вражеского кольца.



16 сентября 1941 года противник захватил п. Володарский и прорвался к Финскому заливу между Стрельной и Урицком на фронте шириной 4-5 км 8-я армия оказалась отрезанной от Ленинграда и остальных войск Ленинградского фронта. Ораниенбаумский плацдарм образовался в ходе многодневной борьбы в результате стабилизации фронта на данном участке, и просуществовал до снятия блокады Ленинграда.

«Малая земля», «Таменгонтская республика», «Лебяжинская республика», «Ораниенбаумский пятачок» — так называли Ораниенбаумский плацдарм ленинградцы и фронтовики. Размеры «Малой земли» были и в самом деле невелики: около 65 километров по берегу Финского залива — от Кернова до Старого Петергофа, и 20–25 километров в глубину — от берега до Мишелова и Усть-Рудиц. Но как велико было значение этого участка фронта для судьбы осажденного Ленинграда, а может быть — и для всей страны!

Ораниенбаумский плацдарм и его форты прикрывали сухопутные подступы к Кронштадту и закрывали последний путь к Ленинграду. Они также обеспечивали возможность выхода кораблей Балтийского флота для боевых действий в море.

Но еще важнее то, что, нависая над левым флангом немецкой 18-й армии (группа армий «Север), плацдарм оттягивал на себя немалые силы врага, сковывал его инициативу. Известно, что враги были остановлены на подступах к Москве, но еще раньше они были остановлены на подступах к Ленинграду.

Это было первое стратегическое поражение вермахта в войне против Советского Союза. Перед Ораниенбаумским плацдармом гитлеровские войска — впервые с начала второй мировой войны! — были вынуждены остановиться, и уже не смогли продвинуться далее. Они застряли в гнилых северных болотах на два с половиной года. Именно с этого плацдарма началось наступление советских войск, которое привело к полному снятию блокады, а затем переросло в победное наступление на всем северо-западном фронте.

Есть в Усть-Рудицах памятник — скромная стела из серого бетона. Надпись на ней сообщает: «Здесь в 1941 году моряки-балтийцы остановили фашистские войска». Памятник, установленный на берегу речки Рудицы в честь героев проходивших здесь боев, назван «Дальний рубеж». К сожалению, в настоящее время памятник осквернен вандалами, памятная табличка выломана с «корнем»

Объект 0040.

Зенитно-ракетный дивизион С-125. Комплекс прикрывал воздушное пространство между Лопухинкой и Пульманом. Дивизион имел в своем составе четыре пусковые установки. К каждой стартовой площадке от КП подходит бетонированный кабель-канал. В настоящее время дивизион расформирован и остались только развалины.

Первые зенитные ракетные системы С-25, С-75, «Найк-Аякс» и «Найк-Геркулес», разработанные в СССР и США, успешно решали основную задачу, поставленную при их создании, — обеспечить поражение высокоскоростных высотных целей, недоступных для ствольной зенитной артиллерии и сложных для осуществления перехвата истребительной авиацией. При этом в полигонных условиях была достигнута столь высокая эффективность применения нового оружия, что у заказчиков возникло вполне обоснованное стремление обеспечить возможность его применения во всем диапазоне скоростей и высот, на котором могла действовать авиация вероятного противника. Между тем минимальная высота зон поражения комплексов С-25 и С-75 составляла 3-5 км, что соответствовало тактико-техническим требованиям, сформированным в начале пятидесятых годов. Результаты анализа возможного хода предстоящих военных операций указывали на то, что по мере насыщения обороны этими зенитными ракетными комплексами ударная авиация может перейти к действиям на малых высотах.

Разработка первых зенитных ракетных средств, способных бороться с маловысотными целями, была начата в США в июне 1954 г. американской фирмой «Рейтеон» в рамках исследований системы оружия «Хок». Первый экспериментальный образец ракеты «Хок» был выпущен в 1956 г., а полномасштабные испытания системы развернулись в 1957 г. В процессе этих испытаний была продемонстрирована возможность уничтожения воздушных целей на высотах менее 30 м. В 1959 г. началось серийное производство этой системы, а в июне этого же года было сформировано первое войсковое подразделение, вооруженное ракетами «Хок».

В нашей стране начало работ над первым маловысотным ЗРК следует отнести к осени 1955 г., когда исходя из наметившихся тенденций расширения требований к ракетному оружию.

Новая зенитная ракетная система предназначалась для перехвата целей, летящих со скоростями до 1500 км/ч на высотах от 100 до 5000 м на дальности до 12 км, и создавалась с учетом обеспечения мобильности всех ее составляющих — зенитных ракетных и технических дивизионов, придаваемых им технических средств, средств радиолокационной разведки, управления и связи. Все элементы разрабатываемой системы проектировались либо на автомобильной базе, либо с обеспечением возможности транспортировки как прицепов с использованием автомобилей-тягачей по дорогам, а также железнодорожным, авиационным и морским транспортом.

Отчаянный парень «Тундра»

ЖЕСТЬ НЕСУСВЕТНАЯ

последняя машина выбралась после 23-00

Идея данной поездки зародилась во время празднования Дня Рождения Паджеро Клуба СПб, когда один «нехороший» Железный Человек с криками «все за мной, я знаю дорогу», загнал ничего не подозревавших паджероводов по самое неболуйся!!!

Проведя пару предварительных разведок, отчаянный парень «Тундра» решил- тропу осилить!!

Дата назначена, место определенно, надо брать… 7 экипажей бросило вызов «красненькой», как её называют, дороге в районе п.Приладожский. Участвовали как опытные гряземесители, так и новички этого увлекательного занятия. И было как всегда где себя показать, где на других посмотреть, в чём то помочь товарисчу, где-то самому совершить ошибку и попросить помощи.

День проходил быстро и весело, кто-то открывал новые возможности своего авто, а кто-то проявлял свои личные качества, Но к счастью джиперский дух не подвел и с шутками и прибаутками мы продвигались дальше.

К вечеру была пройдена только половина маршрута, но оптимизма и выдержки хватило чтобы не броситься назад, хотя назад дороги уже и не осталось !!! По доброй традиции нашего клуба из леса последняя машина выбралась после 23-00.

Изрядно уставшие, но довольные, мы возвращались в город с мыслями что «красненькую» (!) прошли, а впереди нас ждет «синенькая», но это совсем другая история…

Материал подготовил
Исаев Сергей (Мохнатый)

Продажа внедорожника. Опус

Прелюдия

Вы не стоите на месте, работаете и думаете о том, какой следующий автомобиль будет вашим другом и помощником в будущем. Но для того, что бы купить себе следующий автомобиль необходимо продать предыдущий. Как это сделать? Надеюсь, эта статейка будет для Вас небольшой подсказкой.

Продаем внедорожник

Все, хватит... Пора... Довольно вваливать бабки и силы в это ведро, которое требует уйму денег, пытается развалиться прямо в гараже при открытии ворот, жрет масло и всякие дорогостоящие вонючие жидкости в неимоверных количествах, выглядит убого и несовременно (у Петровых уже давно новая модель), по волчьи воет агрегатами, да и вообще просто достала. Не переживайте. У нового хозяина она еще долго и хорошо послужит. Просто Вы ее переросли. Вы поднакопили денег и хотите более новую модель, а машина стала старше и перешла в другую ценовую категорию (более дешевую). Осталось продать её. Что для этого нужно? Не так уж и много.

Я здесь перечислю комплекс мер по подготовке к продаже, а Вы сами решите, что надо делать, а в чем необходимости нет. Не исключены повторы из предыдущих статеек. Итак, по порядку...

Подготовка к продаже

Помойте машину снаружи и внутри. Это может быть не обязательно химчистка и полировка. Просто помойте и уберитесь в салоне. По состоянию салона будут судить о Вашем отношении к автомобилю, а по наружному - о состоянии автомобиля в целом. Маленькая хитрость – фотографируйте машину мокрой (!). Даже если её будут смотреть в сухую погоду-это хороший шанс привлечь внимание покупателя для первого просмотра. Черная резина и сумасшедший блеск машины на фото еще никого не оставлял равнодушным. И ни в коем случае не мойте под капотом, даже если Вас туда один раз случайно стошнило. Во первых – сейчас это дурной тон, а во вторых – у покупателя сразу возникнут вопросы по поводу того, что Вы пытаетесь что то скрыть в подкапотном пространстве (нечто ужасное и неотвратимое). Мытье под капотом используется сейчас только на авторынках. Очистите багажник от хлама, который накопился за время эксплуатации. Не надо доукомплектовывать автомобиль старыми запчастями, которые вроде и жалко выкинуть, но

По состоянию салона будут судить о Вашем отношении к автомобилю

Сумасшедший блеск машины еще никого не оставлял равнодушным

и хранить негде. Багажник должен быть пуст, как станция метро «Площадь Мужества» в три часа ночи. Во первых - покупатель увидит реальный объем багажника (у него тоже теща, дача, собак а, варианты). Во вторых - тридцать восемь бэушных правых суппортов отобьют у клиента всякую охоту покупать не только Ваш автомобиль, но и эту марку в целом. При подготовке авто к продаже действуют те же правила, как и в статье «Улучшаем внедорожник» (1-я часть)

Продажа через СМИ

Объявления поданы в газету, в инет, о продаже информированы знакомые и друзья. Кусая ногти, непрерывно смотрим на телефон... Ждем.... А он молчит... Сволочь. Не переживайте, позвонят... Не сразу, но позвонят. Каждая машина находит своего покупателя. Это, конечно, при условии, что вы поставили реальную (рыночную) стоимость автомобиля, а не столько, сколько Вам очень нужно или сколько Вы на нее истратили (включая бензин и услуги дорожных проституток).

Кто Вам будет звонить?

«Перекупы». Эти могут позвонить через час после выхода объявы. Профессионалы. По телефону задают пару-тройку вопросов (один из них - Ваш адрес) и через час пара угрюмых мужиков молча рассматривают авто. Если ам не заинтересовал - говорят в зубы «Спасибо» и с воем резины улетают к следующему продавцу. Заинтересовала - готовтесь. Приговор страшен - нужен перекрас, агрегаты на пределе, скорей всего была угнана и сгорела вместе с угонщиком, когда упала с моста в реку. Всё это жестко подкрепляется ошеломляющими цифрами восстановительного ремонта. Но они реально могут дать столько то, да и то потому, что

Не мойте под капотом, даже если Вас туда один раз случайно стошнило

ты нормальный чувак и мама у тебя хорошая (про паровоз поет). Не обижайтесь на них и не паникуйте. Это их работа. Это первая волна. Через два дня вы забудете про них, потому что они (перекупы) больше звонить не будут (куй железо пока горячо). Три дня ждем. Тишина...

«Магазин на диване». Эти начинают разговор со слов - «А за сколько реально отдашь?», «Возьму только вот за столько». Эти товарищи интересны только тогда, когда Вы дома в одиночку пьете пиво и Вам не с кем поговорить. Человек, который ленится приехать на осмотр, не собирается покупать машину. Ему просто очень нравится ощущение того, что он может купить её. Она ему не нужна или он просто пытается срубить на ней денег перепродав ее тут же. Туда же его, к перекупам...

«Кавказ». Не пугайтесь. Вас сразу назовут БРАТОМ! И скажут, что очень «хоЧИМ ТВОЙ МАШИН». Действуют, как перекупы, но добавляют национальные краски. Обязательно позовут в гости на свою историческую Родину и пообещают неограниченное кол-во бесплатных персиков (варианты) в будущем. Врут. В реале могут приехать с претензией по автомобилю через год после продажи его им.

«Женщины». Милые, непосредственные и наивные. Основные вопросы - «А она миленькая? А она быстрая? А она год не сломается? А сколько будет стоить перекрасить её в красный цвет?» Не обольщайтесь и не думайте, что дело в шляпе и завтра можно будет вносить залог за новую машину. На осмотр приедет её муж и возможны варианты, перечисленные выше.

«Идеальный звонок». Просто нормальный человек. Позвонил, не торопясь узнал общие сведения (ни слова о торге), спросил куда подъехать или где пересечься. Ждите вот таких звонков. Этот человек действительно хочет купить машину. Не исключено, что именно Вашу машину!

Багажник должен быть пуст, как станция метро «Площадь Мужества» в три часа ночи

Сроки продажи

Средний срок продажи автомобиля составляет от недели до месяца. Если машина не ушла за этот период времени - снижайте цену. Не продавайте машину в первой половине января (тут всё понятно) и в июле-августе (мертвый сезон, отпуска). Отсутствие спроса в это время приводит некоторых продавцов к запоям, беспорядочной половой жизни, деградации личности и, в конце концов, может закончиться сумасшедшим домом.

Встречи с покупателем

Продавая машину, будьте самими собой. Спокойно рассказывайте о ней, что делали, что меняли. Улыбайтесь. Улыбка сближает. И не висите над душой у человека. Отойдите в сторонку, поговорите по телефону и т.д. Дайте им побыть вдвоем. Ведь может это любовь на года? Когда Вы понадобитесь - Вас позовут обязательно. И торгуйтесь. Обязательно торгуйтесь, если это нормальный человек. Не стойте на своей цене на смерть. Ищите компромисс.

Залог

Это главное правило продажи. До получения залога машина с продажи не снимается. Никакие заверения, обещания ,слезы и клятвы (даже клятва Гиппократа) не должны Вас смутить. Если человек действительно хочет купить Вашу машину, то он придумает, как передать вам залог в кратчайшее время (если не взял его с собой). Ударяем по рукам, снимаем машину с учета.

Передача денег

Ответственный момент. Деньги передаются после отдачи документов в окно для выписывания справки-счета. Там есть свободных 10–15 мин, когда можно сесть в машину или зайти в специальную комнатку и пересчитать их. Будут спокойны и покупатель и продавец. (Деньги считаются, документы переписываются) Поздравляю. В мире появилось два абсолютно счастливых человека. Продавец и покупатель. Точнее – будущий покупатель и будущий продавец.

Улыбайтесь. Улыбка сближает.

PS. То, что я рассказал не является секретной информацией, и уж тем более военной тайной. Секретную информацию можно получить по телефону 8-901-302-0384 Олег, или написать письмо в личку Алюляю на сайте «ВСЕ4х4»(www.VSE4x4.ru)

ПАРКЕТНИК-КАНТРИ ЛЕСОГОРСКИЙ ГРАНД

27–28 сентября на территории Лесогорского и Каменногорского городских поселений (Выборгский р-он Ленинградской обл.) организаторы проекта «Паркетник-Кантри» провели соревнования для полноприводных автомобилей.

Название соревнований определило место его проведения. Среди участников «Лесогорского Гранда» были как опытные экипажи, так и новички. Что касается моделей автомобилей, то традиционно их «ассортимент» был весьма широк - от Audi Allroad до УАЗов и Nissan Patrol. Поскольку даже городские «паркетники» здесь имеют шанс обойти навороченную внедорожную технику, то все экипажи выступают в едином зачете.

Дневной этап, который состоял из нескольких технических заданий и ориентирования «по выбору», стартовал в час дня в субботу. Помимо обозначенных на картах «явных» точек, на местности были установлены и «скрытые» КП, местоположение которых определялось с помощью легенды. В отличие от карт, легенды не выдавались участникам перед стартом, а были вывешены на некоторых «явных» КП. «Скрытые» хоть и «стоили» дороже, но добраться до них было сложнее. Попытаться все-таки их отыскать или отказаться от этой идеи и сосредоточиться на КП, нанесенных на карту - это каждый экипаж решал для себя сам.

Что касается технических этапов, то они, как всегда, были разнообразны. Кроме водительского мастерства, на них требовались хороший глазомер, ловкость и сообразительность. Во время стрельбы по мишени из пневматического пистолета-пулемета «Дрозд» нужно было выбить как можно больше очков за 10 выстрелов. Те, кто проходил веревочный этап, должны были решиться на смелый шаг вниз со скалы, и, пролетев по «троллею», аккуратно затормозить в нижней точке спуска. Контрольные точки в виде символов являлись целью поисков на пешем ориентировании, а на этапе «Бревна» требовалось пройти на автомобиле через полосу препятствий. Взаимопонимание между членами экипажа очень помогало на трассе этапа «Слепой водитель», где пилоту завязывали глаза и он ехал, руководствуясь лишь подсказками штурмана. Но самыми зрелищными были, конечно, «Мокрые колеса» на озере Ворошиловское. Здесь трасса проходила по береговой линии озера и автомобили были окутаны искрящимися брызгами.

«Трассы очень красивые, проложены в живописных местах — и водопады, и скалы, и броды, и: все что угодно!», — рассказывает пилот одной из команд, Надежда Иванова, — «Плюс каждый выбирал трассу для себя сам, так что была возможность и проехаться почти как по асфальту, и покататься по грязи, если было такое желание: Интересные точки, интересные трассы — нам очень понравились соревнования!»

Помимо дневного, в этот раз организаторы сделали и этап «послезакатного» ориентирования, который проходил с 18 до 23 часов. От него зависело очень многое, ведь ценность установленных не нем точек была в два раза выше, чем на дневном этапе.

В итоге первое место занял семейный экипаж «Камасутра» в составе Евгении и Александра Батуловых, выступавших на автомобиле Kia Sportage. Они уже не в первый раз побеждают на «Паркетнике», но тут до последнего момента у них не было уверенности в победе: «В этот раз у нас были три серьезные ошибки: мы очень долго бегали этап ориентирования, потом залезли в грязь (хотя наверное объезд вокруг был бы для нас более быстрым) и очень поздно вернулись с дневного ориентирования, поэтому на ночное у нас времени оставалось мало, а пункты там в два раза дороже. Поэтому у нас были сомнения, что мы победим: Это был самый интересный и продолжительный «Паркетник»!»

Второе место досталось команде «Экстрим семейка» (Полубояринов Антон, Микутель Светлана) на УАЗ-469, а третье заняли «Ретривер Бэнд» (Осипов Егор, Титов Николай) на Pajero Sport.

Перед тем как уехать, организаторы решили напоследок сделать доброе дело, и вывезли с места расположения базового лагеря целый грузовик мусора. При этом, основная его часть к соревнованиям не имела никакого отношения — это была обычная свалка, разросшаяся в ходе посещения этих мест туристами и рыбаками.

Материал подготовила
Куракина Елена

25 и 26 октября в Тосненском районе Ленинградской области пройдет соревнование для владельцев внедорожных автомобилей – «MUD TERRAIN». Организаторами предусмотрены маршруты как для новичков, так и для подготовленных экипажей, как для только что купленных паркетников, так и для заряженных монстров. В программе мероприятия линейный спецучасток, где необходимо попасть из пункта А в пункт Б, преодолев российскую распутицу, GPS ориентирование и кое что еще…

Судейство осуществляется с применением системы электронной фиксации результатов, что значительно упрощает как жизнь участников, так и подсчет результатов.

По старой традиции в базовом лагере мероприятия раскинется Оффроад кафе Трофи Хаус, так что никто не останется голодным.

По окончании «MUD TERRAIN» на сайте организаторов пройдет фотоконкурс. Все желающие имеют возможность получить ценный приз за умение фотографировать. Приглашаем всех желающих принять участие в нашем соревновании «MUD TERRAIN».

И даже если Вы и Ваш автомобиль пока еще не готовы к внедорожным подвигам, приезжайте, чтобы насладиться увлекательным зрелищем соревнований.

«MUD TERRAIN» – отличный способ отдохнуть от серых будней большого города, и почувствовать романтику настоящих оффроад приключений.

sales@maf-shop.ru
Телефон: (812) 973-0233

«MUD TERRAIN»
25-26 ОКТЯБРЯ 2008 ГОДА.
УЗНАЙ, НА ЧТО СПОСОБЕН ТВОЙ ВНЕДОРОЖНИК!