

# ПЕРВОПРОХОДЕЦ

KYRON, ПОДГОТОВЛЕННЫЙ В «МАСТЕРСКОЙ ВНЕДОРОЖНОГО ТУРИЗМА», – БЕССПОРНАЯ СЕНСАЦИЯ В МИРЕ ТЮНИНГА. СТОЛЬ МАСШТАБНЫХ ПЕРЕДЕЛОК ЭТА МОДЕЛЬ SSANGYONG ДО СИХ ПОР НЕ ЗНАЛА. В ТО ЖЕ ВРЕМЯ ЖЕСТКО ТЮНИНГОВАННЫЙ АВТОМОБИЛЬ ПОПРЕЖНЕМУ ОСТАЕТСЯ НА ГАРАНТИИ. А ЕЩЕ МАШИНА ВЫЗЫВАЕТ АЖИОТАЖ У ВСЕХ УЧАСТНИКОВ ДВИЖЕНИЯ, ДАЖЕ НА ПРЕСЛОВУТОЙ РУБЛЕВКЕ, ПО КОТОРОЙ МЫ ПЕРЕГОНЯЛИ ЕЕ К МЕСТУ ОФФРОУДНЫХ ИСПЫТАНИЙ. НО УДАЛОСЬ ЛИ ПРЕВРАТИТЬ ТИПИЧНЫЙ ПАРКЕТНИК В НАСТОЯЩИЙ ВНЕДОРОЖНИК? ПОПРОБУЕМ РАЗОБРАТЬСЯ.

ТЕКСТ: АНДРЕЙ ФАРОБИН ФОТО: АВТОР И АНДРЕЙ КУЗИН

## «ПАРКЕТНИК» С ПРЕТЕНЗИЕЙ

Понятно, что SsangYong Kyron 2.0Xdi – не тот автомобиль, на котором стоит отправляться на штурм серьезного бездорожья. Двухлитровый дизельный мотор, шестиступенчатая автоматическая коробка E-Tronic – все это приметы типичного кроссовера. Хотя претензия на несколько большие способности, чем положены классическому «паркетнику», у него имеется. Во-первых, кузов покоится на крепкой раме. Во-вторых, присутствует пониженная передача в трансмиссии. Возможно, эти обстоятельства и навели на мысль подготовить автомобиль по версии off-road.

## ВЫШЕ, БОЛЬШЕ, СИЛЬНЕЕ

Нам удалось близко познакомиться с тюнинг-проектом, получившем у его создателей из MBT название «Первопроходец». Спасибо компании Sollers и салону «АвтоГЕРМЕС», представившим машину на тест-драйв, мы погоняли «Кайрон» по хлябям ближайшего Подмосковья. Но прежде внимательно ознакомились со списком доработок и пылливо изучили «железо», преобразованное усилиями тюнингщиков.

Перво-наперво специалисты MBT установили лифт-комплект Dobinsons – набор пружин и амортизаторов. Помимо того, что таким образом усилили подвеску – а ведь автомобиль со снаряженной массой около 1900 кг в результате тюнинга еще потяжелел, – это обеспечило некоторый лифт. Два дополнительных дюйма высоты позволили поставить колеса размерностью несколько большей, чем штатные: если конкретнее, BFGoodrich T/A 265/75 R16 (в базе, напомним – 225/75 R16. Выбор шин можно признать стандартным для самого легкого тюнинга.

Двигатель, АКП и раздаточная коробка получили снизу защиту – мощную «лыжу». А вот бензобак панциря не имеет: встре-



«Диагоналку» мы словили быстро, поэтому, несмотря на все улучшения, серьезный off-road этому автомобилю противопоказан



Клавиши заведуют верхним светом



Управление раздатки. В лужу едем?



Бамперы аккуратно подогнаны к кузову



Паркет в «паркетнике» перекрыли



К подобным играм этот Kyron готов

ча с камнем или пнем может оказаться фатальной. По бокам протянулись пороги. Смотришь на них неплохо, но их функциональность вызывает сомнения. Проверим на бездорожье. А вот передний и задний бамперы выглядят брутально, похоже, они способны нести серьезную нагрузку. Обвес подогнан к кузову аккуратно, видно, что над этой задачей в тюнинг-ателье трудились кропотливо. Необходимо отметить, что бампер сертифицирован, не имеет выступающих за габариты частей, и при должном оформлении автомобиль без проблем ставится на учет и проходит технический осмотр.

Сзади имеется калитка под запаску. У обычного «Кайрона» она висит под полом багажного отделения: и проходимость это не способствует, и доставать запасное колесо в грязи то еще удовольствие. Правильно, что запаску нашли дру-

гое место. Вопреки распространенной практике ее разместили строго посередине машины, а не у правого края. Для этого калитку пришлось удлинить. Поскольку запаска полностью закрыла установленный на штатном месте номерной знак, объект повышенного интереса сотрудников ГИБДД перенесли на бампер. Вот только подсветку не предусмотрели, значит внушений со стороны инспектора, скорее всего, не избежать.

## ЭКСПЕДИЦИЯ: ТОЛЬКО ВПЕРЕД!

На крыше – экспедиционный багажник, дорогой, поскольку изготовлен из нержавеющей стали. Он закреплен через закладные пластины, а отверстие надежно герметизированы. Традиционно помимо груза багажник несет на себе дополнительную оптику: прожекторы переднего и заднего рабочего света.

Большую часть времени этот автомобиль будет проводить в городе, поэтому стационарная лебедка ему ни к чему. Но съемная с тяговым усилием 4800 кг и с синтетическим тросом в комплекте очень и очень пригодится: иначе на российских просторах «кореец» будет ощущать себя неуверенно. Впереди открываем госномер, тогда полностью открывается квадратное гнездо под «корзину» лебедки. В открывшейся нише находим силовые разъемы для подключения механизма. Блок соленоидов с разъемом под пульт ДУ находится под капотом. Гнездо фаркопа есть и сзади, поэтому лебедку реально повесить и на корме, вот только непонятно, как ее подключить. Жаль, что питание туда не подведено: порой разумнее вовремя ретироваться, чем упрямо рваться вперед.

## ЭЛЕКТРИКА НА ГАРАНТИИ

В салоне из нового только рифленый алюминий на полу. Под металл уложили «слоеный пирог»: сначала вибро-, а потом шумоизоляцию. Штатная проводка, датчики и управляющая электроника оставлены на своих местах, такое решение полностью сохраняет гарантии на электронное оборудование, хотя, к примеру, блоки управления АКП и раздаткой в «Кайроне» расположены не слишком-то удачно (под водительским сиденьем).

В багажном отделении сохранили штатный центральный вещевой бокс, а ведь могли бы закатыть его алюминием.

## ТЕСТ НА ПРОФПРИГОДНОСТЬ

Дорога дороге рознь. Очевидно, что во время теста откровенные топи мы объезжали стороной, иначе не дожидь бы Кугон до этой публикации, но по осенней раскисшей глине, по проверенным бродам мы ползали хорошо. Обычно это не удается, поскольку объект «рукоприкладства» тюнингистов находится в нашем распоряжении очень ограниченное время, а тут нам выдали машину на несколько дней.

## ЦЕНА ВОПРОСА

Мы могли бы привести здесь заказ-наряд на дополнительное оборудование и его установку на «Кайрон» — сотрудники МВТ ничего от нас не утаили, — однако это слишком пространственный документ. Поэтому ограничимся констатацией того факта, что без стоимости колес тюнинг обошелся в 400 тысяч рублей. Прибавьте к этой сумме 1 039 000 рублей — столько стоит стоковый Ssang Yong Kugon 2.0Xdi в автосалоне — и получите цену вопроса. Возможно, вы нашли бы более удачное применение четыреста тысяч кровных рублей, но уж точно не такое оригинальное, как внедорожный тюнинг «Кайрона».

Больше всего разочаровала динамика, точнее ее отсутствие, что проявилась еще на трассе. Давишь на газ — ничего не происходит. Но тюнинг тут ни при чем, разве что усугубляют печальную ситуацию колеса большего диаметра, чем штатные. Двухлитровый дизель вялый и АКП не в меру задумчива. Это, откровенно говоря, досаждают. Не только на шоссе, но и на бездорожье. Имплантированная подвеска Dobinsons неубиваема, но она может прикончить водителя и пассажиров, настолько она дубовая. На лежачих полицейских, не говоря уже про ухабы на проселке, автомобиль прыгает так, что рискуешь проверить прочность крыши головой. Вероятно, при полной загрузке автомобиль идет мягче. Но чего уж точно не стоит опасаться, так это пробоев, и это плюс.

Порадовала тишина в салоне: видимо, укладчики алюминия были добросовестные — шумо- и виброизоляцию не жалели, клали ее грамотно. А вот с герметизацией пола что-то не то: при форсировании речки вода просочилась в салон. Не через уплотнители дверей, а выступила как-то сразу посередине под задними сиденьями. Ее было не много, но и в водоеме мы пребывали меньше минуты. А ведь, по словам ребят из МВТ, все стыки, естественно, аккуратно подгонялись и герметизировались. С другой стороны, вне всякого сомнения, рифленый алюминий практичнее ворсовых ковров, если вы лезете в машину в перемазанных глиной сапогах. Главное, сиденья не замарать.

Слабая функциональность боковых порогов подтвердилась. Крепятся к раме они при помощи струбцин. Испытания при помощи хайджека показали: пороги поднимаются, консоли их крепления упираются в кузов, после чего

начинается собственно подъем автомобиля. И это на твердом грунте. Когда колесо еще надо выдрать из грязи, возможно, слегка подогнется снизу порог кузова. Говоря проще, навесные пороги не силовые, а в первую очередь работают на внешний вид. Это же относится к трубе кенгурятника на бампере: она красива, но качается при легком приложении силы. Хуже то, что и силовые бамперы не на отлично сдали экзамен господину Hi-Jack. И передний, и задний — они заметно перекашиваются при подъеме. Сзади, вероятно, виновата длинная консоль рамы, к которой закреплен бампер. Но вывесить колесо, поддомкратив машину за бампер, реально.

## КАРЬЕРА ГОЛОВОСВОРАЧИВАТЕЛЯ

Трезво оценивая априори скромные внедорожные возможности Кугон, внедренный off-road комплект, несмотря на некоторые отмеченные недостатки, все же признаем достойным. С ним, покидая асфальт, чувствуешь себя увереннее, чем на «корейце» в штатной комплектации.

Существенно и то, что автомобиль выглядит привлекательно, о чем красноречиво говорит уже тот, клянемся, невыдуманный факт, что на улице нас нагнал другой Кугон, и он некоторое время держался в соседнем ряду — водитель явно присматривался, оценивал. Более того, даже «Крузаки» с «демоническими» регистрационными номерами, и те вежливо уступали дорогу тюнингванному «корейцу». Ну и правильно — по большому счету именно ради привлечения внимания и выполнен этот тюнинг. Мы уверенно прочим оттестированному нами «Кайрону» карьеру головосворачивателя — машины, вслед которой оборачиваются. **4x4**



Подъем. Пороги уперлись в кузов...

...бамперы слегка перекасились...



...но колесо от земли оторвалось



Функциональность багажного отделения сохранена



3-х, прокачу! На лебедке...



«Запаска» по центру не перекрывает фонари, и симметрия тут уместна



...вот и разъемы для нее обнаружались

Проскользить по грязи? Легко!