Именно такой « Кайрон », в комплектации «Комфорт» теоретически мы считали оптимальным. Потому что исключительно в этой версии можно получить задний самоблокирующийся дифференциал LSD, который позволяет более уверенно чувствовать себя за рулем на скользком покрытии. 700-километровый пробег по дорогам и бездорожью Среднего Урала теорию только подтвердил. С одним-единственным уточнением.

«Вот ненормальный!» – молодой пермячке явно не понравился мой маневр – поворачивая на перекрестке, я не учел коварство усыпанного песком асфальта. Корму занесло, девчушка испугалась… Нехорошо.

Все правильно. Ведь полный привод любого «Кайрона» означает жестко подключаемый передний мост, а потому использовать его можно только на грунтовых дорогах или бездорожье, где передние колеса смогут проскальзывать, иначе в конце концов вас ждет дорогостоящий ремонт трансмиссии. Естественно, и я по улицам Перми ездил с отключенным передком. А с тяжелой заднеприводной машиной обращаться нужно с осторожностью. Ведь тот самый «самоблок», весьма полезный в иных ситуациях, здесь не помощник. В поворотах с заносами лучше всего борется система динамической стабилизации. Ее, конечно, можно получить в версии «Элеганс». Да вот досада – наличие ESP означает отсутствие дифференциала LSD. Жаль, совместная работа двух систем сделала бы автомобиль более послушным и предсказуемым и, вероятно, предупредила бы мою хулиганскую выходку. Впрочем, есть лишний повод разобраться – что же предпочесть?

Вне всяких сомнений, на проселочных дорогах отсутствие ESP – благо. Колея вполколеса, громадные лужи, а нашему «Кайрону» все нипочем – без страха и упрека пробирается он в такие дебри, в кои никакой местный Макар своих телят уж точно не гонял. Вот только со скоростью перебирать не стоит – даже на небольшом бугорке можно поймать ощутимый удар в балку переднего моста. Так «Кайрон» упрекает водителя за необдуманные действия. Вот, поди ж ты, – впереди, на явно большей скорости, пылит « Рекстон » с независимой задней подвеской и никакие кочки, похоже, ему не страшны. А ведь такой «Сан-Йонг» заведомо хуже нашего «Кайрона» подготовлен к езде по плохим дорогам – ко всему прочему у него даже понижающей передачи нет.

Дело в том, что у «Рекстона» относительно ровное днище и дорожный просвет на 40 мм больше. А у «Кайрона» – балка переднего зависимого моста, прикрытая пластиковой защитой. Впрочем, чуть худшая геометрия не помешала «Кайрону» играючи справляться с такими дорогами, перед которыми «Рекстон» безоговорочно капитулировал. Машина даже без включенной понижающей взобралась на вершину самого настоящего горнолыжного склона! А на песке такой «Кайрон» отлично использует дифференциал LSD – при пробуксовке одного из колес заднего моста второе мгновенно подключается ему в помощь, что позволяет водителю проходить виражи на большей скорости, сохраняя траекторию.

Так что «Кайрон» честно заработал звание отличного проходимца, который нигде и

никогда не подведет – надо лишь аккуратно с ним обращаться, помня об особенностях конструкции. А когда проселочные и иные затерянные тропы-дороги остались позади, он и на шоссе проявил себя очень неплохо. Турбодизель, который на бездорожье вместе с понижающей превращал «Кайрон» в настоящий танк, на гладком асфальте порадовал экономичностью – около 7 литров на сотню, если передвигаться со скоростью 90–110 км/ч. А 5-ступенчатый «автомат» с возможностью ручного выбора передач покорил относительно плавной работой с незаметными переключениями. Кстати, на бензиновом «Кайроне» стоит более меланхоличная 4-ступенчатая АКП без всякого ручного режима.

Энергоемкая подвеска на трассе тоже оказалась весьма кстати – знай держи 90–110 км/ч, при которых «Кайрон» достаточно отзывчив на действия рулем, в салоне не укачивает, да и шумового дискомфорта нет. Если же случается нагнать груженую фуру на подъеме, можно довольно быстро ее обойти, даже не используя кик-даун. Правда, если обстановка не позволит это сделать с ходу и скорость упадет до 40–50 км/ч, то АКП может проявить нерасторопность – на прожатую до пола педаль газа «автомат» среагирует лишь после двухсекундной паузы.

Остается узнать цену вопроса. За дуэт «самоблока» и дизельного мотора придется доплатить 32 000 руб. по сравнению с бензиновой «четверкой». Для тех, кто считает, что это дорого, замечу – сумма окупится всего за год за счет меньшего расхода топлива. Что же касается ESP, доступной только в самом дорогом исполнении «Элеганс», то и технически, и по оснащению это куда более городской вариант. Такой «Кайрон» предназначен для тех, кто ездит в основном по улицам мегаполисов.

Мы решили:

«Кайрон-Комфорт» – отличный вариант для тех, кому нужен универсальный рамный вседорожник. С дизельным мотором и АКП он будет своим на проселке и при этом довольно комфортабельным в городе.

Автор: Вадим Михалев
Источник: Купи Авто (№13/2008)
Дата: 31.07.2008