



Передний мост смещен вниз на 3 см за счет самодельного подрамника, картер моста будет изготовлен из стали, а приводы для удобства ремонта будут сделаны равной длины. Передние дисковые тормоза установлены от 2,0-литрового Escudo. Изготовлена защита рулевых тяг, картеров и бака



Под капотом установлена распорка, медный радиатор ВАЗ с дополнительным электровентилятором, а для АКП будет сделан масляный радиатор с интеркулером



Даже на 33-х колесах лифтованный короткий Escudo смотрится превосходно, а планируются 35-е!



Кресла установлены от Subaru Forester – у них хорошая боковая поддержка, кроме того, салон полностью обработан антикоррозийкой и «переклеен» изоляцией, в планах также соорудить спальник



Под запаску изготовлен откидной кронштейн, а рама и бампер сделаны с учетом установки более емкого бака

Маленький джип С БОЛЬШОЙ БУКВЫ

Легкие бензиновые джипы не относятся к числу общепризнанных монстров бездорожья, тем интересней появление в рядах тюнинг-внедорожников, подготовленных именно для участия в серьезных соревнованиях, короткого Suzuki Escudo. Преимущества базовой модели – малый вес при наличии рамы и раздатки с понижающей передачей. А в известной степени еще и сравнительная доступность — в стандарте данный экземпляр 1990 года выпуска Максиму Китченко достался за 142 тысячи рублей.

Так можно ли, используя вышеназванные базовые преимущества, создать прецедент внедорожника с большой буквы? История иркутского джип-движения знавала такие примеры. Конечно, при исходных данных короткого Escudo боди-лифт на 5 см, лифт подвески 2 дюйма и шины Silverstone X-treme в размере 33x10,5 на кованых дисках с вылетом -40 для него уже как визитная карточка в off-road-клуб «для взрослых». И в эффективной агрессивной внешности ему действительно не откажешь – смотрится джипчик превосходно! Но почему-то первое, что хочется узнать по содержанию машины – а какой здесь двигатель? Ведь стандартная бензиновая четверка объемом 1,6 литра для таких дел как бы не впечатляет.

На задней двери видим шильдик V6 2,0. Ага, понятно, «свап-тюнинг» тоже имеет место? Все таки поменяли моторчик на более серьезный? Оказывается, нет! То есть, swap осуществлен, толь-

ко вместо родного «ушатанного» встал такой же 1,6-литровый, но в 100-сильной 16-клапанной версии и уже в паре с АКП (родная версия как раз имела «механику»). Родной радиатор уступил место альтернативному от «Жигулей» – медному, трехрядному, с дополнительным электровентилятором.

И все же, вес весом, но чем крутить такие колеса? Где взять адекватный момент? Ехать по асфальту и легкой пересеченке сил хватит, а в топях? Решение найдено посредством «тюнинг-говой» раздатки, точнее, кит-шестерен с понижением 4,16 вместо родных 1,8. В этом, собственно, и есть главный секрет тяговой силы. А есть сила, остальное приложится: для достижения цели сделан немалый объем работ по всем направлениям на общую сумму 600 тысяч рублей!

В сущности, этот Escudo выдает себя только пропорциями кузова, тогда как от серийного в нем мало что осталось. Арки подготовлены для дальнейшей установки 35-х колес, сделаны интегрированные силовые пороги, багажник, «калитка» под запаску, рама сзади удлинена под установку 55-литрового бака от 2,0-литрового Escudo (вместо 37-литрового – прибавка немалая), впереди самодельный силовой бампер с кенгурином и съемной лебедкой X-Duna 10000 с дистанционным управлением и кевларовым тросом.

Вообще, по электрике здесь глобальная перевооруженность: убраны все лишние косы, как и кондиционер, сделана двойная изоляция, установлены 90-амперный генератор, преобразователь тока 12/220 Вольт мощностью 600 Ватт, ионизатор воздуха, вольтметр, датчик температуры масла в АКП, допфары дальнего и рабочего света, а почти все лампы заменены на энергосберегающие. По трансмиссии, тормозам и подвеске тоже свои большие доработки есть и еще будут, как, впрочем, и по салону.

Василий ЛАРИН