

Даже открыв двери машины, не сразу понимаешь, что она единственная в своем роде. С первого взгляда все как обычно: спартанский интерьер, кожа, деревянные вставки. Уровень произведенных здесь доработок осознаешь позже, когда начинаешь всматриваться в детали.

Как выделиться из массы себе подобных? Усложним задачу - как выделиться, когда ты скован определенными рамками, скажем, униформой? Лучше всего это видно на примере армии. Опытный глаз без особого труда выделит из монотонно-зеленой массы солдат старослужащего. У него и, казалось бы, единая для всех форма подогнана по фигуре, и ремень чуть-чуть другого цвета.

Варианты "тюнинга" военной формы можно разделить на две категории - на просто "украшательство" и на те изменения, что внесены для большего комфорта. Скажем, латунные буквы на погонах, выгнутая пряжка ремня или сплетенный собственными руками из парашютной стропы аксельбант относятся к первой части, а вот грамотно ушитая форма - ко второй.

Это распространяется и на машины. На практике автомобильный тюнинг делится на два типа: для комфорта и для имиджа. Можно пытаться удивить окружающих, прикрутив литые диски "тазиком" и выкрасив их в оранжевый цвет или воткнув дюжину синих лампочек во все имеющиеся в кузове автомобиля дыры, а можно, не задумываясь о внешней эффектности, позаботиться о себе любимом. Поставить, например, удобные сиденья, в которых позвоночник не будет ссыпаться в штаны после долгой дороги, или классную стереосистему, чтобы тешить свой слух хорошей музыкой. А вот удержаться при этом в рамках униформы гораздо сложнее. Ведь не секрет, что у автомобилей тоже есть свой "табель о рангах".



Вот с виду самый обычный Mercedes-Benz Gelaendewagen - классика немецкого автомобилестроения - строг и квадратен, как немецкий танк времен Второй Мировой войны, - таких по Москве ездят сотни, если не тысячи. Хотя не совсем обычный - наметанный глаз обнаружит в определенных местах шильдики AMG, придворного тюнингового ателье Mercedes-Benz. Тоже не слишком большая экзотика - ладно, таких автомобилей в серьезном тюнинге, конечно, не сотни, но несколько десятков наберется точно - в Москве сегодня можно встретить "выпускников" всех известных тюнинговых ателье любой страны мира. Даже открыв двери машины, не сразу понимаешь, что она единственная в своем роде. С первого взгляда все как обычно: спартанский интерьер, кожа, деревянные вставки. Уровень произведенных здесь доработок осознаешь позже, когда начинаешь всматриваться в детали. Скромность облика этой машины весьма обманчива. В глаза это не бросается, но автомобиль полностью подогнан под своего хозяина.

Сколько стоит быть скромным? В московской компании "Армортех", где автомобиль проходил, так сказать, окончательную доработку, ответили уклончиво - чуть дешевле базовой стоимости машины. Учитывая, что стоимость самого простого автомобиля G-класса начинается около отметки в 100 тысяч долларов, можно предположить, что скромным быть стоит не так чтобы очень дешево. Даже, пожалуй, наоборот.

Вообще-то, людей, покупающих себе Gelaendewagen, назвать бедными язык не поворачивается. Но они умеют считать деньги и знают цену вещам, ибо покупают за достойную цену один из самых прочных и надежных автомобилей в мире. По официальной статистике, около восьмидесяти процентов всех выпущенных машин этой марки до сих пор на ходу, а потери в основном составили автомобили, погибшие в авариях или на поле боевых действий. Возможностей поучаствовать в боях за двадцать лет (автомобили G-класса выпускаются с 1981 года) у этой машины было больше, чем у любой другой. Кроме армии Бундесвера, преимущественно использующей "Гелендвагены", эти машины состоят на вооружении многих армий мира. На G-классе передвигаются не только европейские офицеры, но и африканские и азиатские военные, и даже генералы Индонезии, для которых автомобили выпускаются в самой жуткой модификации - без дверей, но с огромными ножницами на переднем бампере - для разрезания колючей проволоки. Французская модификация "Гелендвагена" Peugeot P4 с 70-сильным дизельным двигателем может считаться "телезвездой" - эта машина состоит на вооружении ООН и наиболее часто мелькает на экранах телевизоров в сводках новостей, невольно создавая прецедент неумышленного product placement.

[блокиратор сотовой связи](#)

Однако вернемся к нашему мирному автомобилю. Итак, изначально это был самый обычный Gelaendewagen. Руки мастеров из ателье AMG притронулись к нему совсем чуть-чуть - изменения коснулись лишь двигателя. Путем увеличения хода поршней с 84 до 92 миллиметров рабочий объем мотора получил дополнительные пол-литра. Благодаря этому мощность увеличилась на 50 "лошадок", до 354 л.с., а крутящий момент вырос до 525 Нм. Разгон от 0 до 100 км/час уменьшился на две с половиной секунды и составляет всего 7.4 секунды, что позволяет этому "Гелендвагену" на равных состязаться в светофорных гонках с легковыми автомобилями. Да и на трассе машина ведет себя поживее, так как максимальная скорость выросла до 210 км/час. К слову сказать, это вполне скромные показатели для тюнингового "Гелендвагена". Мотористы тюнингового ателье Carlsson предлагают свою версию V-образной "восьмерки" - с рабочим объемом 5.7 литра, мощностью 355 лошадиных сил и максимальной скоростью 220 км/час. А в небезызвестной фирме Brabus литраж двигателя увеличивают еще больше - до 5.8 литра, снимая с этого объема 375 "лошадей". Вдобавок в тюнинговых версиях других ателье, как правило, перепрограммированы "мозги" управления двигателями и пятиступенчатыми автоматическими либо механическими (что реже) КПП, что приближает время разгона "до сотни" к отметке 6.9 секунды - почти невероятная цифра для автомобиля весом в две тонны.

На доработке двигателя участие немецких мастеров в постройке машины закончилось, и все дальнейшие работы с ней проводились в нашей стране. Зачем кормить немцев, когда можно поддержать отечественного производителя? Особенно если речь идет о подгонке машины "под себя". Здесь можно все держать под контролем, периодически заезжая поглядеть на ход процесса. Нашим мастерам проще объяснить, что именно ты хочешь, кроме того, для отечественных Кулибиных не существует слов "Это невозможно!", которые иногда говорят немцы. В итоге желаемое получишь быстрее и дешевле, чем на Западе, а качество работ будет не хуже - безусловно, если знать, куда обращаться.



Именно поэтому даже такие детали, как комплект фирменных накладок на пороги AMG с подсветкой, устанавливались здесь, в московской фирме "Армортех". Равно как все элементы наружной отделки - спойлер, кенгурятник и прочие блестящие железки вроде защиты фар. И, конечно, сами двойные ксеноновые фары - какой же Gelaendewagen без голубого света ксенона! Впрочем, прикрутить все это было не сложно - работа стандартная. Гораздо интереснее то, что стало с салоном. Здесь про слово "стандарт" надо забыть, хотя с виду ничего необычного. Ну разве что передние сиденья не

выглядят как стандартные. На самом деле салон полностью эксклюзивный. Для услаждения хозяйского слуха в машине появилась профессиональная музыкальная система уровня Hi-End на базе компонентов шведской фирмы DLS и японской Pioneer, в состав которой вошли два внушительных сабвуфера, искусно инсталлированные в багажный отсек, и целых четыре усилителя, каждый из которых предназначен для работы со "своей" группой динамиков. В результате качество и громкость музыки в этом автомобиле таковы, что можно смело отправляться на ближайшие соревнования по автозвуку. Все, что только можно, обтянуто кожей, даже корпуса сабвуферов и приборная доска. В кожу "одеты" также внутренние панели дверей, багажное отделение и потолок. Всего на салон пошло 20 квадратных метров кожи. Все, что выступает из этого "кожаного царства", получило отделку деревянным шпоном того же цвета, что и штатные вставки. В этот список попали дверные ручки, рычаг ручника, кнопки дверей и даже крышки пепельниц. Впрочем, это можно назвать пустяками (если забыть о цене, равной стоимости новой "десятки") по сравнению с техническими переделками салона. Самая серьезная часть работы пришлась на посадочные места. Спереди заняли свое место анатомические сиденья Recaro, причем стараниями наших умельцев они получили электрический привод регулировки продольного положения, чего сама фирма Recaro никогда не делает. Но ведь негоже владельцу такой машины, как Gelaendewagen, делать это вручную? Между передними сиденьями свое место заняла консоль, позаимствованная у последнего поколения "S"-класса. Казалось бы, пустяк, но впихнуть ее туда оказалось весьма непростой инженерной задачей. Родные передние сиденья перекечевали назад - теперь вместо задней "скамейки" появились два отдельных кресла со всеми надлежащими регулировками. Более того, для лучшего удобства задний ряд сместился на 15 сантиметров назад. Теперь пассажиры заднего дивана могут спокойно вытянуть ноги - места столько, что можно запросто шнурки завязывать! Ради этого пришлось выкинуть скамеечки вдоль задних бортов - тяжелое наследие армейского прошлого машины. Впрочем, отделение солдат в этом автомобиле все равно возить не будут, так что невелика потеря. Все сиденья - как передние, так и задние - получили вставки из более мягкого, чем кожа, материала - алькантары. Кстати, не думайте, что появление передних анатомических сидений вызвано заботой о водителе. Просто сам хозяин машины любит в выходные сесть за руль и отправиться с семьей куда-нибудь на природу. Поэтому и фаркоп здесь не просто "причал для чайников", а вполне функциональный элемент, так как именно за него цепляется прицеп со снегоходом или водным мотоциклом - в зависимости от сезона.

Существует поговорка: есть машина, а есть "Мерседес" - есть "Мерседес", а есть "Гелендеваген". Глядя на эту машину, хочется добавить: есть "Гелендеваген", а есть тюнинговый Gelaendewagen AMG, индивидуальный автомобиль со скромной внешностью армейского джипа и высшим уровнем внутреннего комфорта.

