

СКАЛА

Я ЕЗДИЛ ФАКТИЧЕСКИ НА ВСЕХ ВЕРСИЯХ MERCEDES-BENZ GELANDEWAGEN, НАЧИНАЯ ОТ СТАНДАРТНЫХ БЕНЗИНОВЫХ И ЗАКАНЧИВАЯ МОЩНЫМИ BRABUS ИЛИ ЧЕМ-ТО ПОХОЖИМ. НЕ ЗНАЮ УЖ ПОЧЕМУ, НО ИМЕННО ПРОСТАЯ ДИЗЕЛЬНАЯ ВЕРСИЯ ВСЕГДА КАК-ТО ОСТАВАЛАСЬ В СТОРОНЕ ОТ МЕНЯ, МЫ НЕ ПЕРЕСЕКАЛИСЬ. НО ВОТ СВЕРШИЛОСЬ!

ТЕКСТ: ДМИТРИЙ КОЛОТИЛИН ФОТО: КИРИЛЛ СИМАКОВ





Огромные моторы и дикая мощь интересны, но суть этих машин в G-версии для меня остается загадкой. Общественное восхищение и возможность резко ускориться, и это на рамном-то внедорожнике, - вещи, мне не вполне понятные. А что же из себя представляет, скажем так, нормальный, простой G-класс?

Мне по душе эта идея 80-х годов, которая планомерно дорабатывалась и совершенствовалась. Чего стоят одни только вот эти три клавиши блокировок на передней панели! А плоские стекла, коротенькие щеточки стеклоочистителей? Как это все воспринимать: как оригинальный дизайн или же его полное отсутствие? Что ни говори, а это, конечно же, автомобиль для фетишистов, которые, впрочем, обладают деньгами и не малыми. Да, я осознаю, что я сижу в машине, которая стоит практически... как две Toyota Land Cruiser, но даже при этом она мне нравится.



История легенды, максимально приспособленной к бездорожью, началась в 1979 г. С тех пор G-класс непрерывно технически совершенствуется, сохраняя при этом, однако, свой уникальный характер.



За рулем устроился буквально идеально. Сиденья очень удобные, у них при помощи пневматики регулируется все - боковая поддержка, упоры и всевозможные зоны спины. Мне подходит расположение руля и подлокотников, а также то, что абсолютно ровный потолок находится высоко. Надо заметить, что военное прошлое этого автомобиля никуда не ушло. Брутальные решения прослеживаются во всем, и это воспринимается уже, скорее, как «фишка»: например, щели или немалые усилия, которые надо приложить, закрывая двери, а еще эта жесткая, дубовая подвеска. Спустя какое-то время невольно задаешься вопросом: «Может, это и «круто», но как такое вообще возможно за эти деньги?». Но именно сочетание этих противоположностей и рождает любовь к «Гелику».

MERCEDES-BENZ G 350 D

Двигатель	3 литра, 245 л.с. 600 Nm
Привод	полный
Разгон 0-100 км/ч	8.8 секунды
Максимальная скорость	192 км/ч

Это машина стопроцентного фаната. Будь она за миллион рублей купленная и восстановленная или новая, приобретенная в салоне. Мне нравится как ее дизайн, так и жесткость, с которой она идет по дороге. С одной стороны, иногда на асфальте работа подвески раздражает, но с другой – ее непробиваемость не может не радовать. Если я сажусь справа от водителя, то мне хочется подержаться за

эту ручку в салоне, и порой это желание не лишено смысла. Центральный замок щелкает, как затвор автомата, и есть во всем перенасыщенном какой-то архаизм, но при этом тут хорошая музыка Harman Kardon.

До G-класса у нас на мини-тесте был Mercedes-Benz AMG E43 4Matic, и именно такая последовательность, как мне кажется, шикарна. Один – ультрасовременный, вышко-

ленный во всем вплоть до зазоров, а вот он – «хам» и «весельчак». Они разные во всем! По тактильным ощущениям, полутонам, запахам, усилиям. Марка одна, но насколько не похожие вещи на выходе! В Gelandewagen нельзя просто сесть и поехать, им нужно управлять. Будь то асфальт или пересеченная местность. Старый добрый brutальный внедорожник для пяти мужиков с автоматами...



«Автомат» 7G-Tronic Plus хорошо подобран по передаточным числам, а его джойстик управления по выверенным усилиям – интерьерный пришелец из будущего. Тяги в городе хватает практически всегда: 245 лошадиных сил и 600 Нм крутящего момента в диапазоне 1600–2400 об/мин позволяют везде «уезжать».

Бездорожье? Три блокировки – и в путь! Главное, не забудьте про разумные сцепные свойства шин. Мы ездили практически везде и ни разу не вспомнили про трос или лопату. Глина, песок, неокрепшие поля и косогоры – упрямо едем вверх, вперед! Геометрическая проходимость также радует, короткие свесы и малые габариты автомобиля позволили легко пробраться по лесной дороге, не ободравшись ветками и не пасуя перед серьезной колеей.



Ездить быстро по асфальту? Вы должны четко осознавать свои возможности, уметь заправлять машину в повороты и не пасовать тогда, когда она начинает противиться вашим действиям. Я говорю сейчас о действительно активной езде, которая отчасти чужда подобному типу автомобилей. За счет ширины шин 265/60 R18, достаточно жесткой конструкции на твердых поверхностях машина неплохо

себя чувствует. Двигатель «моментный», с достаточно хорошей «полкой», поэтому практически всегда сообщает хорошее ускорение. Впрочем, взаимопонимание с дизелем я находил практически в любых режимах движения. Можно динамично тронуться с первой передачи, но основной «приход» наблюдается на второй: машина отлично разгоняется, лишь периодически срабатывает система стабилизации.



Комфортная скорость передвижения на трассе составляет 120 км/ч. Подводили, чего греха скрывать, стрелку спидометра и к отметке 160, но аэродинамика начинает сказываться: отпускаешь газ – за машиной словно раскрывают парашют. Но на крейсерских скоростях 100–120 км/ч расход топлива

составлял 12 литров и стремился упасть. Этого никак не ожидаешь от подобной машины. Больше того, в городе 12–13 литров – норма при обычной езде, если давить педаль до упора, стартуя от каждого светофора, да и ездить в агрессивной манере, то получится литров 15–17 на сотню. Результат замечательный! 4x4



Благодарим за подготовку автомобиля к съемке компанию @silverstonedetailing. В нашем случае была осуществлена детейлинг-мойка и комплекс уборки салона.

MORENDI – РОССИЙСКАЯ КОМПАНИЯ, ЗАНИМАЮЩАЯСЯ МОЩНЫМ ТЮНИНГОМ АВТОМОБИЛЕЙ С 2008 ГОДА. ИМЕЕТ СОБСТВЕННЫЙ ДИНАМОМЕТРИЧЕСКИЙ СТЕНД В МОСКВЕ И КОМАНДУ СПЕЦИАЛИСТОВ В ОБЛАСТИ ТЕХНИЧЕСКОГО ТЮНИНГА. МНОГОКРАТНЫЙ ПОБЕДИТЕЛЬ UNCLM 500+. МЫ ПОПРОСИЛИ ТЕХНИЧЕСКОГО ДИРЕКТОРА КОМПАНИИ ЕВГЕНИЯ ВАЛЕРЬЕВИЧА ПУСТОВОЙТОВА ДАТЬ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ЧИП-ТЮНИНГУ ДВИГАТЕЛЯ GELANDEWAGEN.



Времена, когда дизельные двигатели покупали пенсионеры и таксисты, давно прошли. G350d, безусловно, хорош с точки зрения налогообложения, и особенно приятно «перешагивать» отметку в 250 л.с. с помощью чип-тюнинга, который позволяет получить дополнительные 30 л.с. и 60 Нм. Важно понимать, что это не просто пиковый прирост: дополнительная мощность и крутящий момент становятся выше буквально во всем диапазоне оборотов, что субъективно ощущается как облегчение автомобиля

килограммов на 300, со всеми вытекающими из этого позитивными моментами. В дальнейшем можно избавиться от новомодных, но спорных для некоторых эко-опций: Start-stop, сажевого фильтра, EGR, AdBlue. Да, «Гелик» продолжает оставаться своеобразным автомобилем, и на рынке существует масса проверенных решений для улучшения той же управляемости, тормозной эффективности.

Однако аппетит приходит во время еды и большая часть «Гелендвагенов»

в России – мощные бензиновые машины. И тут есть, где разгуляться: новый G500 впервые использует «турбомотор» (который с незначительными изменениями ставится и на GT-S и E63) и позволяет получить из штатных 421 л.с. внушительные 550 л.с. путем перепрограммирования ЭБУ, а если внести небольшие изменения в выхлопную систему, то отдача вырастет до 590 л.с. Такие машины разменивают первую сотню менее чем за 5 секунд, а это быстрее G63!

Топовые G63 и G65 способны показать еще больше, и многие владельцы таких автомобилей хотя бы «все и сразу». Тогда комплект Stage 3 с заменой турбокомпрессора и отдельных элементов мотора получает гордый шильдик M800 – в соответствии с заявленной мощностью около 800 л.с. Здесь важно не перейти границу надежности некоторых элементов трансмиссии, сохранив разумный баланс между величиной крутящего момента и надежностью в долгосрочной перспективе.

www.morendi.ru
+7 (495) 796-00-96

Представительства в России и СНГ: Москва, Санкт-Петербург, Казань, Самара, Уфа, Екатеринбург, Новосибирск, Кемерово, Красноярск, Белгород, Ростов-на-Дону, Ставрополь, Симферополь, Грозный, Махачкала, Краснодар, Киргизия и Казахстан.