

КАК ХОТИТЕ, НО ДЛЯ МЕНЯ ЭТА  
МАШИНА – СПЛАВ НЕМЕЦКОГО  
И ЯПОНСКОГО СТИЛЯ В ОДНОМ ЛИЦЕ.  
И БОЛЬШОЙ ВОПРОС, ЧЕГО В НЕЙ  
БОЛЬШЕ.

ТЕКСТ: ДМИТРИЙ КОЛОТИЛИН  
ФОТО: КИРИЛЛ СИМАКОВ

# ГЕРМАНИЯ-САН





Нужно это вам или нет – тут каждый решает сам, но рынок отреагировал на запросы потребителей вполне бодро, и вот уже под Сергиевом Посадом, двигаясь по гравийной дороге к вашей фазенде, вы можете встретить очередную даму за рулем «250-го 4 матика». «Как ты можешь сравнивать Mercedes и Subaru?» – спросит читатель. «Просто, – отвечу я, – ибо по подвеске «военные японцы» как всегда кудесники, позволяют своим творениям поедать практически все: выбоины, камни, промоины и неприятную пересеченную местность».

Факт есть факт: в нашей стране субкомпактные кроссоверы постепенно вытесняют с улиц городские хэтчбеки. Происходит это на наших с вами глазах, и в целом понятно почему. Если у вас на родине на большинстве территории девять месяцев в году зима и летают «белые мухи», которых в падшем состоянии убирают не совсем качественно, тогда каждый лишний сантиметр дорожного просвета на счету, равно как и каждое ведущее колесо.

Для меня в этом плане среди современных машин стала откровением появившаяся когда-то XV. Постепенно съевшая Impreza и прочно обосновавшаяся на рынке она дала общий сигнал, и вслед за обычными версиями младших Volvo проследовал и классический А-класс, который оброс расширителями темного цвета, приподнялся над дорогой и нацепил большие колеса.



**MERCEDES-BENZ GLC 250 4 MATIC**

Двигатель	2 литра, 211 л.с., 350 Нм
Привод	полный
Разгон до 100 км/ч	7.2 секунды
Максимальная скорость	235 км/ч



GLA не таков, он более рафинирован и сдержан. Он может отвесить пинок при излишнем пренебрежении качеством полотна или взбрыкнуть в особенно сильной грязи, вытерев «пузом» глину. Но в чем ему не откажешь, так это в проворности на твердых покрытиях, где 211 лошадиных сил бензинового двигателя не дают скучать как пассажирам с водителем, так и тормозной системе с подвеской.

Внутри это на 100% Mercedes современного разлива, и это приятно. Он в чем-то проще, чем его старшие братья, но эта простота подкупает и делает автомобиль менее чопорным, что ли. Те же воздуховоды, например, весьма «дружелюбны»: пару направил на передних пассажиров, а центральные настроил на обдув «галерки» – просто, удобно и красиво.



В нашем распоряжении, конечно, оказалась версия автомобиля с трехлучевой звездой на радиаторной решетке в полноприводном исполнении. Обладая бензиновым двигателем мощностью 211 л.с., при относительной скромности аппетита в 7.5 литров на 100 км, при моем стиле езды, она демонстрировала приятную динамику. 350 Нм крутящего момента чувствуются, та же XV похвастать такой расторопностью не может. При этом трамвайные пути в городе или лесные дорожки и гравийные перегоны за его пределами воспринимались хуже, как-то более по легковому. Прикиньте, чего будет больше на вашем пути, и сделайте выбор. Ах да, музыка, навигация, бронебойный ксенон – это у «немца» под мышкой практически всегда припасено. Но японцы также этим фокусам научились.

Mercedes-Benz GLA сотворен на базе А-класса. Но дорожный просвет – всего 157 мм. Моторов три, включая дизель (136 л.с.) Кроссовер на 125 мм длиннее изначального А-класса за счет увеличенного заднего свеса и на 60 мм выше. Там, где начинаются серьезные буераки, требуются внимание и холодный расчет: эта машина, скорее, московско-дачная, любящая твердое покрытие, и желательно, чтобы оно было в наличии на протяжении всего пути. XV более проста и менее динамична, но со своими двумястами миллиметрами клиренса может выйти победителем из схватки с достаточно серьезным бездорожьем.



Кто купит эту машину? Человек, свободный от всяческих рамок и предрассудков. Эксплуатация будет преобладать скорее асфальтовая, но выезды на природу также будут мелькать нотками радости. Серьезное бездорожье, скорее всего, будет оставаться где-то в стороне, но не всем же, в конце концов, раскидывать глину – можно с достоинством и доехать до нее, не так ли?

P.S. На асфальте следите за камерами. 211 л.с. – уже приятная составляющая всего того, что есть под капотом. Для особо любящих динамику доступна версия AMG, в которой «чуть» больше «лошадок» – 381. В ней, как совет, запаситесь пакетиками для пассажиров: мало ли какой вестибулярный аппарат у ваших попутчиков...



**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 UNCLIM 500+. МЫ ПОПРОСИЛИ ТЕХНИЧЕСКОГО ДИРЕКТОРА КОМПАНИИ ЕВГЕНИЯ ВАЛЕРЬЕВИЧА ПУСТОВОЙТОВА ДАТЬ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ЧИП-ТЮНИНГУ ДВИГАТЕЛЯ MERCEDES-BENZ GLA.**



Компактный MB GLA, безусловно, хорош, если рассматривать его в купе с чип-тюнингом. Причем значительная прибавка гарантирована любому двигателю, которым комплектуется маленький штутгартский кроссовер. Сейчас Mercedes предлагает три бензиновых агрегата: базовый 1.6 Турбо, даром что невелик объемом, но с программой Morendi Stage 1 выдает на-гора 175 л.с. и 310 Нм, что вполне соответствует показателям иных заводских двухлитровых «турбочетверок». GLA 250,

несмотря на индекс, обладает 211 лошадиными силами. Мы это досадное недоразумение исправляем программой Morendi Stage 1 – до 250 л.с. и 400 Нм. С такими характеристиками GLA полноценно встает в один хот-хетчмаши, оставаясь при этом универсальной машиной для жизни. У вас GLA 200 с двигателем 184 л.с.? У нас отличные новости: данный двигатель полностью аналогичен GLA 250 и после чип-тюнинга получает те же самые 250 л.с.! Еще вчера мы бы подумали, что кроссовер и 450 л.с. –

это безумие, но комплексное решение с заменой турбокомпрессора Morendi Stage 3 позволяет снять именно такую мощность на GLA 45 AMG, а просто перепрограммирование ЭБУ поднимает планку с 381 до 410 л.с.

Для редких обладателей дизельных машин тоже есть решения по надежному увеличению мощности. 200 CDI раскроет свой истинный потенциал с мощностью 166 л.с. и еще большим крутящим моментом в 365 Нм. Плюс экономия в трассовых режимах.