

# Британец в немецком костюме

Выход в свет Range Rover Sport позволил Иохану Ардену в очередной раз продемонстрировать свой талант тюнингера





**P**аньше ему приходилось "прививать спортивные гены" пусть и очень хорошим, но все же обычным внедорожникам Land Rover и Range Rover. Теперь же у Ардена появилась возможность сделать поистине замечательную машину.

Мы уже писали о том, что стремление заставить внедорожник вести себя причально на Северной петле "Нюрбургринга" превращает его в "горячий" и безумно дорогой хэтчбек. Но оно того стоит. И чем больше тюнинговых фирм обращают свои взоры на дорогие джипы, тем с большей уверенностью можно говорить о появлении пусть и маленького, но такого инте-

ресного сегмента полноприводных роскошных суперхэтчбеков. Здесь есть из чего выбирать, и даже существует определенная конкуренция между ними.

#### **Британец**

Его полное название – Arden Range Rover Sport AR5. Внешних изменений вроде бы не очень много, они не изменили облик автомобиля до неузнаваемости. Наоборот, дизайнеры смогли подчеркнуть британский стиль и характер Range Rover Sport. Новый передний бампер спроектирован так, чтобы увеличить приток воздуха для лучшего охлаждения мотора.



Отверстия в бампере и радиаторная решетка забраны аккуратной сеткой ручного плетения из нержавеющей стали. Такой же сеткой можно затянуть и вентиляционные отверстия в крыльях. Боковые накладки по низу дверей и задний бампер с имитацией гоночного диффузора замыкают нижний períметр кузова, делая его цельным и более красивым. Два

сдвоенных выхлопных патрубка, пропущенные в отверстия по краям заднего бампера, тоже напоминают решения в гоночных машинах. Но все же главной деталью, тем оригинальным штрихом, который призван привлечь внимание, удивить, являются боковые подножки. В любом тюнинговом каталоге можно найти сколько угодно этих деталей.

Самых разных: хромированных, с неоновой подсветкой, причудливо изогнутых. Но таких, как у AR5, раньше не было, это точно. Трубы из нержавеющей стали, в которых лазером вырезаны овальные отверстия, продолжают тему оригинальной решетки радиатора Range Rover Sport. Но в них еще встроена подсветка – в торцах труб установлены лампочки и подножки светятся изнутри. Конечно, все это кич, но, если так можно выразиться, кич со вкусом. Нет сомнений, что эта опция, несмотря на стоимость 2082 евро, будет востребована. Любой человек, который решил заняться внешним тюнингом своего автомобиля, хочет, чтобы он отличался от других, и такие подножки – великолепный способ утешить нос другим. Пусть завидуют. И, конечно, тюнинг не был бы тюнингом, если бы машине оставили стандартные колеса. По всем законам жанра поса-

дочный диаметр дисков должен быть максимальным, высота профиля шин – минимальной. Извольте: 22-дюймовые кованые алюминиевые сборные диски Arden Sportline с шинами Yokohama Advan размерностью 295/30 ZR22 обойдутся в 5819 евро. И хорошо, что такие громадные колеса умещаются в стандартные арки. Если доплатить еще 810 евро, колеса можно снабдить датчиками давления воздуха.

В салоне изменений немногого. Сиденья обшиты кожей двух цветов, центральная консоль отделана серебристым карбоном, рукоятку рычага переключения передач украшает эмблема Arden, на педалях алюминиевые перфорированные накладки с фирменным логотипом. В подголовники передних кресел встроены экраны мультимедийного комплекса. Вообще говоря, салон стандартного Range Rover Sport достаточно хорош и без особых





Автомобиль следует за движением рук водителя незамедлительно



переделок. Единственное, что стоило бы изменить, – это дизайн панели приборов, потому что стандартная выглядит довольно скучно и несколько выпадает из общей картины.

Но Йохан Арден не был бы гонщиком, если бы ограничился только доработкой внешности автомобиля. Машина, побывавшая у нас на тесте, была "заряжена" по полной программе. Стандартный V8 объемом 4,2 л послужил просто точкой отсчета. Специалисты Arden увеличили рабочий объем до 4,5 л, заменили распределители и толкатели, улучшили циркуляцию масла и охлаждающей жидкости, увеличили давление наддува. Место стандартных катализаторов заняли металлические спортивные. Чтобы мотору легче "дышалось", заменили заднюю часть выхлопной системы. Наконец, поставили систему впрыска воды во впускной коллектор, что снизило температурную на-

грузку на двигатель и оптимизировало сгорание топлива. Естественно, заменен блок управления двигателем и отключен ограничитель скорости – мы же в Германии. Получилось совсем неплохо: 480 л.с. и 640 Нм крутящего момента.

Подвеска не потребовала серьезных переделок. Поскольку на стандартном Range Rover Sport она пневматическая, изменить ее характеристики можно простым изменением программы управления. Новый электронный блок позволяет выбирать между спортивной и внедорожной настройками. В спортивном режиме дорожный просвет становится меньше на 23 мм, что улучшает устойчивость и управляемость. Во внедорожном режиме автомобиль, наоборот, приподнимается на 26 мм, что позволит преодолеть небольшую неровность или взобраться на бордюр. О бездорожье, не то чтобы серьезном, а даже

средненьком, за рулем такой машины можно забыть – она все же для асфальта.

#### Ассоциации

Не зря AR5 вызывает ассоциации с "горячим" хэтчбеком. Посадка в нем, конечно, не гоночная, но довольно удобная, примерно как в хорошей легковой машине. Впрочем, это заслуга разработчиков базового автомобиля. Зато поведение на дороге – дело рук Arden. Огромные колеса с низкопрофильными шинами, у которых боковой увод практически отсутствует, вместе с хорошо настроенным рулевым управлением делают управляемость очень точной. Никаких задержек в реакциях на поворот рулевого колеса нет и в помине – автомобиль следует за движением рук водителя незамедлительно. На прямой совершенно нет необходимости подруливать – AR5 держит траекторию очень точно. Даже в пологих

скоростных поворотах обратной связи на руле достаточно, чтобы проехать поворот по идеальной дуге без лишних движений рулем. Особенно такой характер автомобиля привился кстати на участках автобанов, где велись ремонтные работы. Дорога сужается до двух полос, причем левая ::



**ЧТО ПОЧЕМ (ЕВРО)**

Передний бампер	<b>1950</b>
Передние решетки из нержавеющей стали	<b>704</b>
Задний бампер	<b>1800</b>
Боковые подножки с подсветкой	<b>2082</b>
Шины 295/30 ZR22 с дисками	<b>5819</b>
Электронный блок управления подвеской	<b>2300</b>
Выхлопная система	<b>1760</b>
Доработка двигателя (4,5 л, 480 л.с., 640 Нм)	<b>29750</b>
Карбоновые панели в салоне	<b>7255</b>

предназначена только для легковых машин и имеет ширину всего 2 м. Справа нескончаемым потоком идут фуры, слева – стальной отбойник. И ладно бы эта полоса была прямой – она ведь постоянно виляет, огибая ремонтируемые участки. Так вот на AR5 ехать в таком тоннеле несложно: ни на се-

кунду не возникает опасения, что автомобиль вовремя не среагирует на поворот рулевого колеса или сдвинется в сторону на неровностях. Он едет точно туда, куда его направляет водитель, и 10-сантиметрового зазора между крылом и отбойником с запасом хватает даже на скорости 100 км/ч.

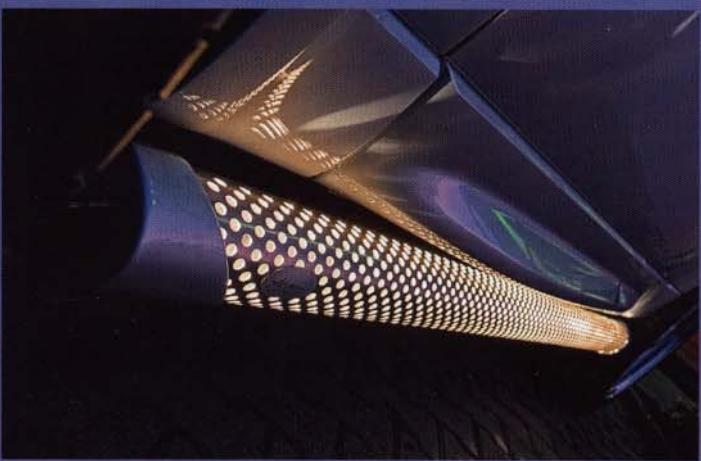
А когда ремонтируемый участок закончился, пришла пора двигателю показать все, на что он способен. Тяги действительно много, очень много. Но вместе с тем нет чувства, что шасси не справляется с мо-

щью мотора. Автомобиль большой и комфортабельный, водитель и пассажиры сидят высоко над дорогой, и поэтому ощущения пушечного выстрела при нажатии на "газ" не возникает. Но до отметки "100" стрелка спидометра добирается очень быстро, а ускорение продолжает быть все таким же интенсивным. Автобан был изрядно загружен, поэтому разогнаться до максимума было просто негде, но на скоростях 150–200 км/ч движение остается все таким же комфортным. И, что немаловажно, в салоне тихо. Двигатель слышно только при сильном нажатии на педаль акселератора, но звук у мотора приятный. Единственное, когда акустический комфорт исчезает, – диапазон 1500–1700 об/мин. В этом промежутке возникает не очень приятный акустический резонанс и салон наполняется ощущенным низкочастотным гулом. Но этот промежуток короткий, и мотор оказывается в этом диапазоне оборотов довольно редко, так что считать это недостатком не стоит.

Очень понравилась работа коробки передач. Кроме авто-

матического режима есть еще спортивный и ручной. В ручном режиме при резком нажатии на педаль "газа" передачи все равно "падают" вниз иной раз на три ступени (главное, чтобы мотор не "завинтился"), но такой алгоритм не раздражает. Важно, что коробка переключается быстро, задержки небольшие, но при этом она работает плавно. На местных дорогах, куда мы свернули с автобана, появилась возможность оценить, как работают тормоза и как ведет себя подвеска на не очень ровном асфальте. Тормоза в этой машине остались стандартными, их вполне хватает, тем более что их работа не вызывает нареканий ни по интенсивности, ни по точности – усилие легко дозировать, перед поворотами можно замедляться ровно настолько, насколько захочешь. Работа подвески оставила приятное впечатление: автомобиль практически не кренится в поворотах, не клюет носом при торможении и не приседает на заднюю ось при разгоне. Связки поворотов AR5 пролетают, как кольцевой болид, при этом сохраняя приличный уровень





комфорта. Конечно, низкопрофильные шины не могут отфильтровать неровности дороги и на кузов все же приходят толчки, но зубодробительной жесткости нет. Да и широкие колеса не в состоянии заставить руль рваться из рук на кочках, как это бывает у иных сильно "зажатых" экземпляров. Словом, комфортом жертвовать не стали.

Получился очень гармоничный автомобиль. Машина осталась комфортабельной, но стала заметно быстрее и приобрела великолепную управляемость. Если в планах нет вылазок на охоту по буеракам, а вся автомобильная жизнь протекает на асфальте, Arden AR5 можно назвать универсальным автомобилем. Он хорош и для дальних поездок, и для быстрой езды, причем отнюдь не только по прямой. Он выглядит очень стильно, все доработки проведены со вкусом, в машине сохранен стиль британского джентльмена, к его портрету лишь добавлены новые детали. И в движении эта гармония не нарушается. Быстрее бы появился новый Jaguar или Land

Voобще-то мы планировали взять две машины: черную и серебристую. Но наша поездка пришлась как раз

на время тюнинговой выставки в Дубае, и черный AR5 увезли в Эмираты. Иохан Арден называет рынок Ближнего Востока очень перспективным для его автомобилей, особенно для Range Rover. Конечно, говорят Иохан, там нелегко, и в первую очередь из-за жары, и приходится очень тщательно продумывать систему охлаждения "заряженных" двигателей, но спрос на эксклюзивные внедорожники оправдывает затраты. В России тоже любят тюнингованные джипы, и причина абсолютно та же, что и на Ближнем Востоке: нефть и другие природные ресурсы, спрос на которые все растет.

Rover – был бы повод вновь приехать в гости к Иохану Ардену и приятно провести время за рулем очередного "британца", улучшенного в Германии.

Леонид Климанович  
Фото автора

Конечно, свечущиеся подножки – это кич, но в данном случае кич со вкусом

