

Когда три антрацитово-черных БМВ съехались к площади за "Прибалтийской", все вокруг было покрыто густым туманом, неведь откуда взявшимся на берегу Финского залива в весенний день. Грозно выглядящие тонированные машины стояли почти на том же месте, где когда-то началась с фразы "Здорово, бандиты!" карьера положительного киллера Данилы Багрова.



Журналисты, в силу своей профессии, вообще не склонны к чрезмерной впечатлительности. Так мы думали до тех пор, пока нас не пригласили посмотреть на три весьма бюджетно тюнингованных БМВ, которые изменили наше представление об автомобильном стайлинге и собственной способности удивляться.

Когда три антрацитово-черных БМВ съехались к площади за "Прибалтийской", все вокруг было покрыто густым туманом, неведь откуда взявшимся на берегу Финского залива в весенний день. Грозно выглядящие тонированные машины стояли почти на том же месте, где когда-то началась с фразы "Здорово, бандиты!" карьера положительного киллера Данилы Багрова. Однако случайные прохожие, принявшие нашу кавалькаду за встречу главарей местных группировок, ошиблись. Мы всего лишь фотографировали машины, которые, несмотря на обилие криминальных коннотаций в имидже, принадлежали человеку абсолютно не связанному с преступным миром. Именно он предложил нам "продегустировать" его автомобили и рассказал о принципах их доработки.

Образ мыслей

Согласно его взглядам, отправная точка тюнинга – выбор автомобиля. Можно понять человека, который, купив себе мощный седан, ездит на нем в "гражданском" режиме, скорость превышает лишь изредка и ни о каких доработках автомобиля не задумывается. Такой категории людей машина необходима как средство передвижения из точки А в точку Б, не более. Однако тот, кто покупает автомобиль с кузовом купе, осознанно платит больше, причем не за улучшенные потребительские качества машины, а за ее спортивный имидж. Этому человеку не безразлична внешность автомобиля, на котором он ездит, и он постарается сделать так, чтобы она соответствовала его продвинутым понятиям об автомобильной эстетике.

Владельцам БМВ повезло больше остальных. Автомобили с бело-голубым пропеллером на капоте не только обладают прекрасными моторами, но и изначально несут в себе мощнейший эстетический потенциал, который полностью раскрывают различные тюнинговые компании. Причем речь идет не об установке дополнительных аксессуаров (взгляды на тюнинг у всех разные: кто-то едет в Hamann или Harge и платит за доводку машины большие деньги, а другим вполне хватает пары копеечных синих светодиодов в омывателях), а лишь об устранении стилистических недоработок производителей.

Взглянув еще раз на стоявшие в ряд черные машины, выглядевшие на миллион долларов, мы не стали вступать в спор об особенностях дизайна BMW, а просто попросили сформулировать идею, которая легла в основу изменения внешности этих красавцев.



Гонки вне вертикали

Основная установка предельно проста: все вертикальные линии на кузове мешают созданию образа стремительного и агрессивного автомобиля. Чтобы изменить облик

машины, необходимо сохранить лишь горизонтальные линии, а вертикальные по возможности искоренить. Вертикально стоящие брызговики – вон. Затем окантовки окон и фирменные хромированные "ноздри", которые закрашиваются в цвет кузова. Фирменный значок BMW – тоже. Сильная тонировка обязательна, но вовсе не затем, чтобы невидимые пассажиры могли безнаказанно показывать окружающим язык, а для устранения эффекта "провала" в монолитном силуэте кузова, и еще чтобы "спрятать" вертикальную среднюю стойку.

Очень важная деталь – оптика. Многие владельцы BMW, следуя моде, заменяют передние фары с желтыми указателями поворота на другие, в которых эти указатели белые. Логикой это никак не обосновано, и в результате повального увлечения таким апгрейдом белые "поворотники" уже стали не менее банальными, чем желтые. Гораздо полезнее убрать "ступеньку", образуемую задними фонарями и линией багажника, покрасив верхние сегменты задней оптики, опять же в цвет кузова, а с передней оптикой поступить так: все же установить передние фары с белыми "поворотниками", но основные фонари слегка затонировать.

Существенно влияет на внешнюю эффектность автомобиля уменьшение клиренса. Но "прижать" машину к земле с помощью регулировки спортивных пружин полезно не только с точки зрения красоты. Немаловажным бонусом к этой процедуре будет улучшение сцепления автомобиля с дорогой. При слишком активной езде, на серийной подвеске (и стандартных колесах) заднюю ось BMW иногда может сорвать в занос даже на сухом асфальте, а на скоростях больше 200 км/ч такие вещи не очень-то приятны.

Также в список устранения недостатков с натяжкой, но можно включить установку вместо тривиального выхлопа с безликой трубой "банки" добротного "ремусовского" глушителя и, конечно же, большего размера фирменных дисков BMW, широких, с низкопрофильными покрышками.



Элементы статуса

"Семерка" вообще самая яркая и необычная из всей троицы. Во-первых, вопреки законам жанра, у нее не автоматическая, а механическая коробка передач. Хозяин машины исповедует агрессивный стиль езды, и "ручка" позволяет тяжелому лимузину вытворять такие лихие маневры, которые больше подошли бы "пятерке" или даже "трешке" – срезать по встречной, стремительно нестись по узким улицам или визжать резиной в поворотах. Во-вторых, несмотря на критично низкий клиренс, к тому же уменьшенный пластиковой "юбкой" на переднем бампере, "семерка" без труда забирается на высокие городские бордюры и без малейших повреждений с них съезжает (как выяснилось, не всегда – переднюю "юбку" иногда все-таки приходится красить). А в-третьих, как мы уже упоминали, в ней установлено немало тюнинговых дополнений: ксеноновый свет, "хаманновский" спойлер на крыше, тюнинговые педали, воздуховоды на передних крыльях и кулиса рычага переключения передач с логотипом Hamann.

Выглядящая как уменьшенная копия "седьмого" кузова, "пятерка" содержит гораздо меньше доработок – только пластиковые накладки и Remus, а "тройка" может похвастаться одним лишь тюнинговым "самцом" с вырезанной на нем волчьей головой. Но с другой стороны, важны ли подробности, если любая из этих машин так и притягивает взгляды окружающих, стоит ей появиться на улице.

Еще одна стратегия

К концу нашей фотосессии туман рассеялся и автомобили потеряли свой мистический облик. Теперь на площади стояли не призраки эпохи новых русских, а красивые эксклюзивные автомобили, удовольствие от управления которыми для их обладателя важнее, чем такие мелочи, как негативное отношение знакомых к "семерке" с механической коробкой передач или вложения в тюнинг, которые вряд ли удастся "отбить" при продаже. Даже то, что, пытаясь поэффектнее войти в поворот на тяжелой Е39, мы не рассчитали траекторию и вылетели на газон, ампутировав при помощи поребрика спойлер переднего бампера, несколько не опечалило владельца. "Удовольствие стоит денег, – сказал он. – Ощущения от езды на любой из этих машин окупают любые расходы на них, в том числе и оплату форс-мажорных счетов. Тем, кому экономия денег важнее массы положительных эмоций, которые получаешь за рулем по-настоящему красивого автомобиля, выгоднее ездить на такси. Но жизнь одна, и стоит ли проводить ее в попытках "скроить"? Не думаю. Вместо того, чтобы стараться сэкономить, нужно стараться больше зарабатывать. Я, например, собираюсь продать "семерку" и купить М3. Будет ли жалко расставаться с такой машиной? Будет. Но надо стремиться к лучшему".

