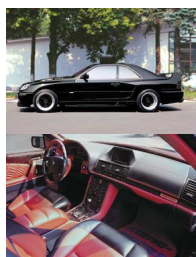


Этот автомобиль – как эхо прошедшей войны. Точнее, не войны, а целой эпохи. Эпохи новых русских. Их любимой машиной был черный "шестисотый сторокет" – по номеру кузова. А визитной карточкой в одежде служил пресловутый красный пиджак.

Этот автомобиль – как эхо прошедшей войны. Точнее, не войны, а целой эпохи. Эпохи новых русских. Их любимой машиной был черный "шестисотый сторокет" – по номеру кузова. А визитной карточкой в одежде служил пресловутый красный пиджак. Данная машина соединила в себе два эти цвета. Красное и черное – но это не Стендаль. Черное – это немецкое тюнинговое ателье Koenig Specials. Год – 1993 от рождества Христова. Красное – московская, но не менее тюнинговая компания Deep Rising. Наши дни.



А Вилли когда-то был автогонщиком. Как и многие другие спортсмены, он привык адаптировать стандартный спортивный инвентарь "под себя". Только если в других спортивных дисциплинах инвентарем служит клюшка или ракетка, то в автоспорте это сам автомобиль. Когда в 1974 году Вилли Кениг купил себе Ferrari, то и этого породистого итальянского жеребца он подковал на свой лад, форсировав у машины двигатель до 450 л.с. Окружающие отреагировали бурно – до него никто еще не отваживался на подобное святотатство. "Почему бы нет?" – подумал Вилли Кениг. – Да и к пенсии неплохой приработок может получиться". Видимо, этот аргумент стал решающим, и в 1977 году Вилли Кениг открывает собственную компанию Koenig Specials. Похоже, время и вектор направления были угаданы правильно, так как уже в ближайшие годы фирме удалось серьезно поработать над образчиками продукции таких компаний, как BMW, Jaguar, Lamborghini и Porsche. Основной "фишкой" было выбрано форсирование моторов при помощи установки турбонаддува или механического нагнетателя, а экстерьер машин Koenig Specials отличался

гипертрофированно-раздутым, будто накаченным анаболиками, "оперением".



С появлением в модельном ряду Mercedes-Benz машин "S"-класса серии W126, Вилли Кениг активно взял их в оборот, сделав особый упор на варианте с кузовом купе. Топ-версия мотора, 5.6-литровый V8, в стандартном варианте развивавший мощность 300 л.с., после установки компрессора становился 500-сильным монстром, разгонявшим отнюдь не маленький автомобиль до 100 км/ч всего за 5.9 секунды. В 80-е годы таких машин, способных развивать 300 км/ч, компанией Koenig Specials было выпущено более 200 штук. Почему-то особой любовью эта модель пользовалась в кинематографической среде. Так, подобные экземпляры есть в гараже как заокеанского героя боевиков Сильвестра Сталлоне, так и его отечественного аналога – главного каскадера всея Руси Александра Иншакова.



Со сменой модельного ряда поменялся и лидер. Теперь им стал наш герой, Mercedes-Benz 600 SEC. Так как под его капотом впервые за долгие годы завелся 12-цилиндровый двигатель, специалисты Koenig Specials постарались выжать из него все возможное. Рабочий объем двигателя был увеличен с 6 до 7.2 литра, мощность после установки механического нагнетателя возросла до 520 л.с., а крутящий момент достиг сумасшедшей величины – 720 Нм! Первое, что видишь, открыв капот, – надпись "7.2 – 520" большими золотыми буквами на ярко-алом кожухе двигателя. С этим монстром в моторном отсеке автомобиль разгоняется до 100 км/час всего за 4.5 секунды, рубежа в 200 км/час он достигает через 15.5 секунды после старта, а максимальная скорость его равна 310 км/час. Впрочем, скоростные и динамические показатели именно этого автомобиля ниже. Прежнему хозяину не хватало навыков, чтобы совладать с таким табуном лошадей, поэтому он удалил нагнетатель, то есть 7.2 литра рабочего объема остались на месте, а вот сколько лошадей осталось в строю, теперь сосчитать сложно. Из технической части, кроме двигателя и тормозов, специалисты Koenig вмешиваются еще только в подвеску, в результате чего клиренс уменьшается на 2 сантиметра.

Все остальные работы Koenig касаются только экстерьера. Комплект обвеса, включающий все эти раздутые крылья, огромное антикрыло на крышке багажника, а также бампера, стоит 10 тыс. евро. А вот собрать это все и покрасить обойдется дороже самого обвеса – 12 тыс. евро. И как завершающий штрих – покоится это великолепие на широченных и очень тоненьких шинах 245/35 ZR18 спереди и 335/30 ZR18 сзади, собранных на итальянских дисках OZ.



Все это было сделано немцами почти 10 лет назад. А сейчас ребята из московской компании Deerp Rising слегка обновили внешность, наложив легкий макияж, и полностью переделали салон машины. Впрочем, совсем легким обновление экстерьера назвать нельзя. Это только кажется, что облик машины не изменился, потому как художники Deerp Rising сумели выдержать фирменный стиль Koenig Specials. На самом деле полностью изменен передний бампер, в котором появились еще одна щель воздухозаборника и дополнительная пара противотуманок, а пороги изготовлены заново в новом общем стиле машины. Сзади четыре "ствола" выхлопной системы сменили на два, но большего калибра, что повлекло почти полное изменение заднего бампера. Попутно в него имплантировали третий стоп-сигнал. Кроме того, у машины на капоте и крыше появились накладки, имитирующие дополнительные воздухозаборники. Элементы сугубо декоративные, как и реснички на фарах. Попутно мастерам пришлось доделывать то, что немцы десять лет назад сделать поленились. Все эти выштамповки в раздутых крыльях, имитирующие воздухозаборники, были глухими. Теперь там прорезаны отверстия и аккуратно забраны сеткой. В салоне наконец-то появилась аудио- и видеоаппаратура, достойная высокого уровня автомобиля. Ну а после того, как весь салон, включая панель приборов, был перетянут натуральной кожей в два цвета, в машине появился завершающий штрих. На всех именных табличках Koenig Specials было выгравировано имя нового владельца.