

## Лимузин в бронезилете

Россия входит в число самых крупных в мире покупателей бронированных автомобилей с высшей категорией спецзащиты

*Андрей Безверхов*

В сравнении с общим рынком автомобилей класса "люкс" сегмент машин со спецзащитой крайне невелик, но оттого не менее интересен: именно этим транспортом пользуются самые влиятельные люди планеты. Ежегодно в мире производится 230-250 тыс. лимузинов, а бронированных авто, по оценкам экспертов, выпускается лишь около одной тысячи. Указать точную цифру практически невозможно: в заводских условиях этим занимаются считанные компании, которые не разглашают сведения о своих клиентах и объемах производства. Более того, десятки лет подобная информация вообще была закрытой, и лишь в 1999 году Mercedes-Benz - крупнейший мировой производитель люксовых броневиков - немного приподнял завесу секретности.

Чтобы оценить этот шаг, нужно знать, что немецкая фирма начала "одевать" свои машины в броню еще в 1928 году, и одним из первых такой моделью начал пользоваться японский император **Хирохито**. После второй мировой войны почти два десятка лет компания этим направлением не занималась, но повсеместное использование престижных немецких лимузинов VIP-персонами заставило в середине 60-х возродить выпуск спецавтомобилей. А с 1979-го бронировать стали и внедорожный G-класс, популярный среди лидеров азиатских и африканских стран.

Очередной всплеск пришелся на 90-е годы и продолжается до сих пор. Появление новых государств и легальных мультимиллионеров на постсоветском пространстве и в Восточной Европе, нестабильность в Азии, в Центральной и Южной Америке, в Африке обеспечили растущий спрос на бронированные лимузины, а эксцессы вроде покушения на **Эдуарда Шеварднадзе** - еще и неплохую рекламу. Свою лепту в этот процесс внесли события 11 сентября в Нью-Йорке и рост мирового терроризма.

Сегодня рынок бронированных автомобилей в основном делят четыре региона - Латинская Америка, Ближний Восток, Западная Европа и страны СНГ, где крупнейшим потребителем стала Россия. Причем в Mercedes-Benz Guard, подразделении по производству автомобилей со спецзащитой, уверенно говорят, что российский рынок - один из приоритетных для фирмы даже в общемировом масштабе, хотя точные объемы заказов по странам скрывают.

Видимо, здесь учитывается не только количество, но и качество заказов. Скажем, латиноамериканские клиенты часто заказывают престижные, но все-таки не самые дорогие машины E-класса с категорией защиты B4, способной предохранить от камней, металлических прутьев, пистолетов небольшого калибра, обычно используемых уличными грабителями. В Россию же в основном идут "пятисотые" и "шестисотые" авто представительского S-класса с защитой B6/B7, которая может противостоять огню из армейского стрелкового оружия (включая автомат

Калашникова и винтовку М-16), ручным гранатам и даже "коктейлю Молотова" - бутылкам с зажигательной смесью. Соответственно, стоимость таких броневиков гораздо выше: уже отпускная цена компании Mercedes-Benz по сравнению со стандартными машинами этого класса как минимум удваивается, и в итоге у российских дилеров она составляет порядка 500 тыс. евро.

### Раскрытые секреты



Отчасти рассекретить свою деятельность в Mercedes-Benz Guard решились после того, как рынок стали наводнять подделки, и это стало дурно сказываться на репутации марки. Дело в том, что спросом на бронированные машины воспользовались многочисленные кустари, и в разных частях света чуть ли не в автомастерских "умельцы" начали укреплять обычные серийные машины. Однако надежность "самопальных" броневиков не выдерживает никакой критики, а навешанные на них тяжелые бронепластины "убивают" неподготовленную для этого ходовую часть, могут деформировать детали кузова.

"Решившись на подобную операцию, человек фактически теряет свой Mercedes, который лишается и качества, и гарантийного обслуживания, - поясняет глава Mercedes-Benz Guard **Флориан Мюллер**. - Бронирование - технологически очень сложный и длительный процесс, возможный только в условиях крупного специализированного предприятия. Защитные материалы должны быть интегрированы непосредственно в кузов машины, чтобы обеспечивалась полная герметичность, прочное соединение узлов, антикоррозийная стойкость. При этом усиливается шасси, автомобиль оснащается всевозможными электронными системами. Например, датчиками, мгновенно включающими вентиляцию при попадании в салон ядовитых газов. Даже в заводских условиях

### **Черный, навороченный, надежный**

В компании "ДаймлерКрайслер Автомобили Рус" нам рассказали, что сбытом и сервисным обслуживанием продукции Mercedes-Benz Guard в основном занимаются наиболее опытные дилеры

Москвы и Санкт-Петербурга: "ЛогоВАЗ-Беляево", "АЗР Автомобиль - звезда Руси", "Панавто Ко", "Авилон", "Звезда Невы" и другие. Об особенностях отечественного рынка бронированных автомобилей "Эксперту" рассказал руководитель отдела продаж компании "АЗР Автомобиль - звезда Руси" Виктор Конкс: - Мы продаем бронированные автомобили Mercedes-Benz в течение десяти лет и можем говорить о некоторых характерных чертах, присущих этому направлению бизнеса. К примеру, автомобили со спецзащитой E- и G-классов у нас в стране пользуются меньшим спросом по сравнению с престижными моделями представительского S-класса. Среди них наиболее популярные автомобили - темного цвета, с темным салоном, мощным двенадцатицилиндровым двигателем и полным набором опций. Иногда просят что-то дополнительно - например, факс, второй телефон или бизнес-консоль. В таких случаях автомобили Mercedes-Benz Guard заказываются индивидуально, но если клиента устраивает комплектация готового автомобиля, то машины поставляются из резерва компании в кратчайшие сроки.

Внешние отличия от серийных моделей незначительны, однако на деле они существенны: помимо бронирования на таких машинах и более мощная подвеска, дополнительно установлены некоторые электронные системы - сигнализации, пожаротушения, громкой связи.

Надо сказать, что клиенты в целом хорошо информированы о возможностях спецзащиты и доверяют гарантиям производителя. Однако при обслуживании и ремонте таких моделей они часто настаивают на присутствии во время работ своих представителей - водителя или сотрудника службы безопасности. Мы считаем эти требования обоснованными, поэтому в АЗР для сервиса бронированных автомобилей выделен специальный цех. На своей базе мы можем осуществлять практически полный комплекс работ по ремонту и сервисному обслуживанию бронированных моделей.

на изготовление каждого автомобиля уходит несколько месяцев".

В подтверждение глава спецподразделения Mercedes-Benz предлагает осмотреть некогда совсем закрытое производство. Впрочем, и теперь оно не стало общедоступным: через один из мерседесовских цехов спускаемся в подвальное помещение и упираемся в неприметную зарешеченную дверь. Она открывается лишь после того, как внутри убедились, что пришел шеф. Вдоль стен не слишком большого цеха протянут мини-конвейер с десятком "сырых" кузовов S- и E-классов, на стапелях еще несколько машин более высокой степени готовности, но накрытых чехлами. Большинство этих машин делается под конкретных клиентов, однако на фирме всегда есть несколько автомобилей для экстренных заказов.

Работников тоже немного, и г-н Мюллер поясняет, что все они профессионалы высочайшей категории. Но прежде чем попасть сюда, каждый был тщательно проверен еще и службой безопасности: на этом участке масса секретов, тут собирают автомобили для президентов, глав правительств и парламентов.

Впрочем, клиентов тоже проверяют тщательно. "Наше подразделение работает прежде всего на имидж брэнда и лишь во вторую очередь нацелено на коммерческие результаты, - говорит Флориан Мюллер. - Поэтому мы стремимся не продавать свои автомобили криминальным и террористическим структурам, лидерам наиболее одиозных режимов. Порой к нам обращаются через подставных лиц, так что выявлением и проверкой настоящих заказчиков занимается служба безопасности. Иногда приходится отказывать, поскольку репутация дороже".

Каждый бронированный автомобиль - штучная работа. Более того, штучная работа - даже каждая деталь защитного панциря. Из бронелистов индивидуально готовятся абсолютно все элементы, у которых отдельно подгоняются друг под друга пазы, затачиваются грани. В зависимости от категории защиты используются разные по толщине и структуре материалы, да и сам автомобиль подвергается укреплению в разной степени: для наглядности в цехе сделан макет кузова, где красным обозначены зоны бронирования.

Так, категория В4 в основном предохраняет салон по периметру и не предусматривает особой защиты днища и крыши. В этом случае применяется высокопрочная тиссенская сталь и стекло, комбинированное с пластиком. А вот при бронировании по категории В6/В7 используется восьмимиллиметровая сталь в сочетании (по принципу сэндвича) со специальными материалами, гасящими удар пули. Толщина многослойного стекла (делается в Италии) может быть 47 или даже 55 мм, что, впрочем, на его прозрачности никак не отражается, но чувствуется при открывании дверей - каждая из них весит около 120 кг. Салон в этом случае бронируется полностью, включая пол и крышу, в результате чего создается "ячейка безопасности", способная противостоять взрывчатке и пулям калибра 7,62 со стальным сердечником. Причем учитывается каждая мелочь: чтобы внутрь не проникла ни одна пуля, даже каналы электропроводки делаются в виде лабиринтов. Фактически под эту ячейку "достраивается" сам автомобиль.

Кстати, если клиент сомневается в надежности своего лимузина, на его глазах компания может устроить комплексную проверку со стрельбой и взрывами. Правда, такой тест и последующее восстановление машины заказчик должен оплатить сам.

### Крепчает и легчает

Несмотря на более чем семидесятилетний опыт в этой области, Mercedes-Benz Guard продолжает интенсивные исследования. Они ведутся по нескольким направлениям. Первое - совершенствование материалов, которые должны становиться все более технологичными и легкими, но не менее прочными и долговечными. Для этого фирма тесно сотрудничает с производителями стали и стекол, специальных пластиков и автомобильных шин, способных ездить даже с пробитыми крышками. Все новые разработки проверяются в деле: по ним стреляют из различных видов оружия, под разными углами и с разного расстояния; испытывают на прочность огнем и взрывчаткой; пытаются деформировать в краш-тестах. Причем исследования проводятся как по общепринятым европейским стандартам, так и по жестким собственным параметрам. Почти всегда это делается с участием независимых экспертов.

Проверке подлежат и все партии компонентов, идущих в производство. Довелось взглянуть на тестирование бронелиста и стекол. В специальном тире, где собран комплект разнокалиберных винтовок и всевозможных патронов, производился "отстрел" по трем точкам. По европейским нормам после трех попаданий внутренняя поверхность стекла должна оставаться абсолютно гладкой, без трещинки. Правда, попадание в одну точку двух пуль не предусмотрено, поскольку, уверяют специалисты, сделать это при движущемся автомобиле невозможно.

Второе направление работы - защищенность от новых видов оружия и тактики нападений. Тут специалисты фирмы консультируются со спецслужбами, охранными структурами. К примеру, сейчас большое внимание уделяется защите от мин и фугасов. Снятый на видео сравнительный тест показал: обычный Mercedes-Benz S-класса при боковом взрыве буквально разнесло на куски, в то время как бронированный салон остался целым, его двери с противоположной от взрыва стороны не заклинило, а датчики на манекенах не показали опасных для жизни травм и ранений.

Наконец, ключевыми остаются исследования по совершенствованию самих автомобилей. Важнейшая задача - сохранить в броневиках как можно больше потребительских качеств их серийных прототипов. Во-первых, важно скрыть сам факт бронирования - со стороны такой лимузин должен выглядеть совершенно обычным. И этого добиться удалось: несмотря на солидный "бронезилет", модель S-Guard при базовых внешних габаритах потеряла лишь около двух миллиметров внутреннего пространства, никак не отразившихся на уровне комфорта.

Во-вторых, высокими должны оставаться и технические параметры - динамика, управляемость, работа тормозов и подвески. А сделать это непросто: по сравнению с серийной моделью S-класса такой же бронированный автомобиль весит на 1435 кг больше. И достижения мерседесовцев в этой области просто поражают. Если обновленный "шестисотый" S-класс разгоняется до 100 км/ч за 4,8 секунды, то

оснащенный по категории V6/V7 - за 6,5 секунды, а его максимальная скорость достигает 210 км/ч. (Это важно еще и с точки зрения безопасности - при такой динамике вести прицельный огонь по машине невозможно.) Тормозной путь с той же "сотни" у серийного лимузина составляет 38 м, а у бронированного лишь на 4 м больше. При этом на шоссе расход топлива у тяжелого броневика возрастает всего на два литра, хотя в городском цикле он съедает бензина прилично - до 40 литров на сто километров.

### Броневики в ассортименте

Будучи лидером рынка бронированных автомобилей, Mercedes-Benz Guard делает особый упор на качество и комплексность своих услуг. Прежде всего речь идет о широком выборе бронированных моделей. С уровнем защиты V4 клиентам сейчас предлагаются две версии автомобилей E-класса и "пятисотый" S-класс. В категории V6/V7 можно выбрать одну из версий S-класса, а внедорожники G-класса могут быть как V6, так и V7, - разница лишь в толщине стекол, расположенных почти под прямым углом. Теперь на рынок выходит еще и бронированный суперлимузин Maybach 62. После первого этапа работ он получил защиту V4, но, как рассказали в Mercedes-Benz Guard, готовится вариант и с более высокой степенью спецзащиты.

На все эти модели немецкая компания гарантирует повсеместное и качественное обслуживание. Ее сотрудники утверждают, что сеть специализированных сервисных станций MB-Guard действует практически по всему миру, а в случае необходимости можно отправить самолетом бригаду мобильных механиков с запчастями. Есть и дополнительные услуги. Так, в стоимость автомобиля входит подготовка на базе компании двух водителей. Сначала их знакомят с особенностями управления таким авто, затем дают почувствовать машину, а следом симулируют критические ситуации и приводят в стрессовое состояние: только так можно подготовить шоферов к реальным сложностям.

"Благодаря комплексному и продуманному до мелочей сервису у нас теперь появилось немало и постоянных клиентов, которые приобрели уже по несколько бронированных автомобилей, - заметил в беседе с корреспондентом 'Эксперта' Флориан Мюллер. - Приходят и люди, которые раньше обращались к другим производителям. Но всякий раз мы надеемся, что наша продукция никогда не будет подвергнута настоящему испытанию боем".

### **Штутгарт-Москва**