автопилот

Нью-йоркского обозревателя Forbes по имени Метью на днях чуть не порезали в Гарлеме, когда он свернул не туда; руководитель департамента Daimler по аэродинамике Тедди Воль на заднем дворе пилил дрова и случайно прошелся бензопилой по пальцам... На презентации Mercedes-Benz можно обсудить столько захватывающих вещей, но большую часть времени мы вынуждены говорить о новом кроссовере GLA, который с трех шагов не отличишь от хэтчбека A-Класса. Так стоила ли игра свеч?

Голдфингер

—машинное отделение—

Слава богу, с пальцами Тедди все в порядке — медики вернули их на место и наложили гипс, так что, видимо, на радостях он находится в очень приподнятом настроении. Даже шутим, что теперь он может поучаствовать в Паралимпиаде.

По словам коллег, Воль — настоящий мастер, гений воздушных потоков. Посмотрите на коэффициенты аэродинамического сопротивления последних моделей Mercedes-Benz, у S-Класса он, например, равен 0.24 — еще десять лет назад казалось, что для достижения подобных показателей внутри машины придется практически лежать. Хорошая аэродинамика позволяет экономить дополнительные граммы топлива, вокруг которых и водит хороводы вся европейская автомобильная конъюнктура. Правда, на фоне зализанного силуэта нового Mercedes-Benz GLA его конкуренты — Audi Q3 и BMW X1 — выглядят выше, солиднее. Не этого ли хотят покупатели кроссоверов? Но высокий кузов одновременно означает большее сопротивление воздуху: лучшая аэродинамика у падающей капли, а силуэт «Мерседес» с его текучими формами чем-то на нее похож.

Поток очень плавно огибает машину сверху, отталкиваясь в конце от небольшого спойлера, чтобы не возникло вредных завихрений. Днище абсолютно плоское, как до недавнего времени было только у гоночных машин. Прижимную силу у болидов Формулы-1 создают, по большей части, антикрылья, и из-за этого их коэффициент Cx может достигать жуткого показателя 1.5 — огромная мощь способна прорубить воздух и с аэродинамикой холодильника. А у GLA за это отвечает только диффузор под задним бампером, который совсем не создает фронтального сопротивления.

Маленькие чудачества

В действительности сравнивать Mercedes-Benz GLA уместнее даже не с Q3 и X1, а с Volvo V40 Cross Country, то бишь приподнятой версией хэтчбека V40. Близкое родство A-Class и GLA видно невооруженным глазом, хотя на самом деле кузов последнего не только дополнительно усилен, но и на 125 мм длиннее и чуть-чуть выше и шире. Так что если в хэтчбеке задние пассажиры жаловались на маленький запас пространства над головой, то в кроссовере с этим несколько лучше. А вот вся прибавка в длине ушла в задний свес: объем багажника кроссовера составляет сложно достижимые для хэтбеков B-сегмента 421 л.

Интерьер тоже перешел в наследство от A-Класса, сохранив те маленькие чудачества, которые все меньше свойственны автомобилям из Германии. Взять хотя бы обилие клавиш на передней панели — некоторые из них можно было спокойно убрать в глубины системы инфортеймента, но здесь сохранились даже кнопки цифр телефона.

Или селектор режимов трансмиссии, по-американски расположенный справа от рулевой колонки. Пока не привыкнешь к единственному мерседесовскому левому подрулевому переключателю, можно случайно включить нейтраль вместо дворников, но это одновременно позволило расчистить между сиденьями ценное место под ниши для мелочей.

Сама трансмиссия 7G-DCT, роботизированная, с мокрым двойным сцеплением, по отчетам мерседесовских сервисменов, пока даже надежнее «автоматов». Проектированием коробок передач в Mercedes-Benz до сих пор занимаются самостоятельно — от них во многом и зависит, будет ли машина по-настоящему комфортной.

Поспешай не торопясь

А раз так, то лучше взять машину без всяких AMG-подвесок с огромными колесами и низкопрофильной резиной — не для этого на GLA укрепили опоры стоек и подняли дорожный просвет до 184 мм в версии для плохих дорог.

Самое большое удовольствие — поспешать не торопясь. Даже самый мощный GLA 250 4Matic на ходу не дразнит псевдоспортивностью, а взвешен, мягок и послушен, каким себе и представляешь «Мерседес». Это за рулем Porsche можно внимать граммам обратной связи на руле и чувствовать, на сколько миллиметров над асфальтом выступает краска дорожной разметки, а здесь хочется слушать музыку, поглядывать на небо через огромную панорамную крышу и проводить рукой по коленке… по отделке передней панели из дерева. Во времена кондовых «Мерседесов» прошлого сюда бы вставили половину ствола орехового дерева, а теперь остался только наклеенный на специальную основу тонкий слой шпона, но главное, у него не пропало теплое аналоговое натуральное ощущение.

Которое остается и от внешности машины, и ее мягкого, комфортного ездового характера. GLA не безнадежен даже вне дорог: короткие свесы и электроника, подтормаживающая вывешенные колеса, позволяют карабкаться на косогоры, о которых и нечего думать за рулем A-Class. Или… заряженного Mercedes-Benz GLA 45 AMG.

Пальцы снова в деле

И если первый совместный проект Mercedes-Benz и AMG 90-х годов — седан C 36 AMG — был сдержан и скромен, как полосатая сорочка Тедди Воля, то GLA 45 AMG не говорит — кричит во все горло о своей причастности к ателье из Аффальтербаха. Начиная от агрессивного обвеса до аляповатых стикеров на дверях, а пороги, словно хитиновые зазубрины хищного насекомого, предупреждают, что близко вообще лучше не подходить.

Под капотом стоит 360-сильная «четверка», а идеальная посадка и хваткий замшевый руль в карбоново-кожаном окружении выглядят гораздо убедительнее экстерьера. И едет AMG на скорости 90 км/ч так, как будто вы не набрали и 30 км/ч, а на 200 км/ч — как будто едва разменяли 90. Рев двигателя драматичен, пределы сцепления неисчерпаемы, на ключе зажигания лестно отпечатан знаменитый герб AMG. Разве что за всей этой чередой эффектов, агрессивных спойлеров и антикрыльев куда-то исчезла изначальная чистая естественная текучая форма кроссовера, которую так долго выхолащивали пальцы Тедди Воля и его команды. Впрочем, самое главное для Daimler, что эти пальцы снова в деле.

Илья Фролов, фото Mercedes-Benz

ТЕХПАСПОРТ — MERCEDES-BENZ GLA

Модель	GLA 200 CDI	GLA 250	GLA 45 AMG
Двигатель, тип	дизельный R4, с турбонаддувом	бензиновый R4, с турбонаддувом	бензиновый R4, с турбонаддувом
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	136 при 3400–4000	211 при 5500	360 при 6000
Трансмиссия	7AT	7AT	7AT
Привод	передний	полный	полный
Максимальная скорость, км/ч	205	230	250
Разгон до 100 км/ч, с	10	7,1	4,8
Расход топлива (смешанный цикл), л на 100 км	4,5	6,6	7,5

Все у тебя есть

—машинное отделение—

Утро. Улица. Подъезд. Автомобиль. Из подъезда выходит человек. Водитель открывает ему дверь. Автомобиль уезжает. Ночь. Улица. Подъезд. Автомобиль. Водитель открывает дверь. Человек идет домой.

Эту будничную сценку я наблюдаю уже много лет. Она привычна, постоянна и слабо эмоциональна, как регулярный супружеский долг. С другой стороны, в этой привычности свое очарование. А упомянутую сценку можно использовать как рекламу. Рекламу Nissan Teana. С любимым слоганом моего соседа: «Все как обычно, а это и есть счастье».

Из чувства профессионального долга и обывательского любопытства я не удержался и однажды вступил в шапочное знакомство с водителем Teana, каждый день занимающегося наискучнейшим на взгляд стороннего наблюдателя делом: транспортировкой важного человека — не стал выяснять чиновника ли, бизнесмена ли.

— Что скажете о своем автомобиле?

— Служим.

Результат дальнейших уточнений про «плюсы» и «минусы» был близок к нулевому — в ответ никаких особых восторгов и никаких особых нареканий. Но самое странное — и никаких особых пожеланий. «Все устраивает. Чего больше?»

Лень как двигатель прогресса

Если бы автомобильные производители ориентировались на таких консервативных клиентов, прогресс бы давно остановился. Консерваторы, как известно, с надеждой смотрят в прошлое и сожалеют о будущем. Новый Nissan Teana — это попытка протащить будущее через восторги прошлого и «всеустраивающее» настоящее. Конструкторы Nissan задались целью сделать модель более «драйверской», что, наверное, логично, потому что задний пассажир еще больше консерватор. И идеал этого существа — то ли чиновника, то ли средней руки бизнесмена — это нечто среднее между покоем Султана Великолепного и будуаром маркизы де Помпадур, в наше время воплотившееся в номере «Мардан Паласа». Наверное, ему будет приятно узнать, что Teana с прежней колесной базой прибавила-таки в габаритах, а значит, стала просторнее. И что по заднему креслу можно теперь пустить теплую волну, а если, напротив, хочется прохлады и донимает солнце — опустить защитную «маркизу». Но чем-то большим баловать пассажира разработчики новой модели не сочли нужным и пустили всю свою энергичную мысль на водителя.

Между тем все новейшие технологии развращают драйвера не меньше, чем византийская роскошь. Очередное поколение Teana оснащается целым комплексом систем активной безопасности Safery Shield. Тем самым происходит замещение комплекса мозговых и душевных функций водителя, которому уже можно не следить за помехой в «слепых зонах» и дорожной разметкой — электроника предупредит звуковыми и световыми сигналами. А захочется посмотреть — так можно посмотреть мультик на цветном 4-дюймовом многофункциональном дисплее.

Teana, которую я каждое утро наблюдаю в нашем дворе, лишена парктроников, но у нее есть камера заднего вида. Сужу об этом по тому, что мой консервативный персональщик всегда с опаской разворачивается в нашем тесном дворе и часто выходит протереть от грязи «зрачок» камеры. Конструкторы новой Teana отнимают у водителя и эту заботу, равно как и возможность спалить парутройку килокалорий. Система кругового обзора, собирая показания с четырех установленных по всему периметру автомобиля камер с углом обзора более 180 градусов, позволяет рассматривать автомобиль и все, что рядом с ним, с любого ракурса. И с «птичьего полета» тоже. Картинка транслируется на 7-дюймовый монитор центральной панели при включении передачи заднего хода или нажатии кнопки «камера». Чистить зрачок камеры более не нужно: он автоматически омывается и осушается от грязи и воды! Глотать не пережевывая.

Голубец ленивый

Назвать Teana автомобилем, с которым хочется все бросить к чертям и умчаться на край света, будет смешно. Это даже смешнее, чем анекдот про персональщика, которого шеф обеспечил всем и у которого осталась лишь одна заветная мечта — «кабы нас еще возил кто»…

В новой Teana такая мечта уже частично реализована. Система активного контроля траектории «рулит» за водителя, подтормаживая в повороте переднее внутреннее колесо для создания разворачивающего момента и оставляя иллюзию деятельного участия у человека за рулем. Впрочем, действие системы человеком практически не ощущается, а посему важность ее может быть оспорена. В отличие от усилия на руле, которое меняется в зависимости от скорости. На новом Nissan Teana гидроусилитель приводится в действие отдельным электромотором, а не от двигателя, что и эффективнее, и экономичнее одновременно.

Модернизированная подвеска с новыми амортизаторами, а также более жесткая конструкция кузова позволили снизить раскачку и добавить стабильности автомобилю. Возможно, в некоторой степени это может служить утешением тем поклонникам модели, которые ценили ее полный привод.

2,5-литровый флегматичный мотор, да к тому же в паре с вариатором, располагает не к резвому передвижению и тем более спорту, а ко сну. Глубокому и здоровому сну космонавта в условиях улучшенной на 30 процентов за счет дополнительных прокладок в крыше, передней панели и на полу, а также более обтекаемой формы наружных зеркал и молдингов на стойках ветрового стекла шумоизоляции. И невесомости, наступающей сразу, стоит лишь устроиться в новых креслах Zero-Gravity. При разработке этого чуда в перфорированной коже, помогающего принимать максимально «естественную позу» и расслаблять мышцы, был использован опыт NASA.

Навыки FIA вряд ли использовались и в версии с 3,5-литровым двигателем. Хотя этот автомобиль едет заметно веселее. Вариатор Xtronic быстрее и услужливее адаптируется к желаниям водителя, который к тому же может перейти на «механический режим» и переключать скорости подрулевыми лепестками.

Мне, однако, трудно представить себе гонщика за рулем столь мирного и покладистого автомобиля. Я и не хочу себе это представлять. Как же это?

Утро. Улица. Подъезд. Автомобиль. Рев мотора. Свист покрышек. Испуганные крики детей и старушек. Гул в голове. Валидол… Жуть просто.

Артем Русланов, фото Nissan

ТЕХПАСПОРТ — NISSAN TEANA

Двигатель, тип	бензиновый, R4	бензиновый, V6
Объем двигателя, куб. см	2488	3498
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	172 при 6000	249 при 6000
Макс. крутящий момент, Нм при об/мин	234 при 4000	312 при 4000
Трансмиссия	CVT	M-CVT
Привод	передний	
Максимальная скорость, км/ч	210	230
Разгон до 100 км/ч, с	9,8	7,2
Расход топлива (смешанный цикл), л на 100 км	7,5	9,3
Цена, руб.	от 1 083 000	