Дом-212 НОВЫЙ MERCEDES-BENZ E-KLASSE

Хасан Ганиев

В СВОЕ ВРЕМЯ Дженис Джоплин сделала неплохую рекламу марке Mercedes-Benz, моля об автомобиле самого Господа Бога: «Lord, Won't You Buy Me a Mercedes-Benz». Джазовая дива Диана Ривз пошла еще дальше, проголосив свою классическую вещь «Это лучше, чем что-либо еще» («Better Than Anything») уже не со сцены, а прямо в салоне нового Mercedes E-Klasse. Ее положительные эмоции не смог испортить даже Жан Алези, который в это время катал певицу по настоящему гоночному треку. Естественно, делал он это так, как только и умеют катать настоящие пилоты «Формулы-1». Тест-драйв и пение представляли собой единое действо под названием «Концерт в Е». Между прочим, послушать Диану Ривз под рев мотора, визг покрышек и сопение Алези может любой желающий. Для этого ему достаточно зайти на сайт www.concert-in-e.com.

Улучшенные акустические возможности, разумеется, не единственное достоинство нового автомобиля, для знакомства с которым компания использует хитровато-простецкий лозунг «Добро пожаловать домой». По классификации компании новый E-Klasse проходит как W212. Так что добро пожаловать в «Дом-212». В архитектурном, простите, дизайнерском стиле «Е-дом» наиболее близок к многовариантному концепту fascination, показанному на нескольких последних автосалонах и служащему веским доказательством того, что немецкая фантазия необязательно примитивна. Впрочем, еще одним своим источником вдохновения дизайнеры Mercedes-Benz называют знаменитый Ponton 1953 года, который лаконичен, как сталинский дом, что, однако, не мешает последнему пользоваться устойчивым спросом. Изрядно надоевшие круглые фары уступили место остроугольным глазницам, да и в целом плавные формы сменились резкими динамичными контурами. Идея дома, где все знакомо, получила свое развитие и при разработке интерьера. Внутри E-Klasse и вовсе нет никаких революционных перестановок и трансформаций. Зато по комфорту и технологической оснащенности он стал на класс лучше. То есть стал ближе к премиальному S-Klasse. Главным объектом для своих перфекционистских идей дизайнеры избрали кресла, снимающие стресс. Посыл простой: человек не создан для сидения, а между тем сидеть за рулем приходится долго. Чтобы ему легче было переносить стресс от этого «нечеловеческого» положения, под обивку кресел, во-первых, вставили дополнительные пенные прокладки, а во-вторых, встроили массажер, уже опробованный на S-Klasse. Сидеть действительно стало намного комфортнее, а кресла получились еще и долговечнее. Тест на износ показал, что водительское кресло выдерживает как минимум 20 тыс. активных контактов с седалищем робота, который не просто присаживался, а еще и ерзал.

Удобство положения за рулем — базовый принцип безопасности. Но не единственный. Специалисты Mercedes подсчитали, что около 40% ДТП происходит в темное время суток. Новая технология Adaptive Highbeam Assist позволяет снизить печальный процент. Камера, расположенная под лобовым стеклом, засекает другой автомобиль и вычисляет расстояние до него. В зависимости от этого меняется яркость фар, способных освещать дорогу на 65–300 метров вперед. От S-Klasse новый автомобиль получил целый ряд вспомогательных систем: для предупреждения ДТП; обнаружения пешеходов в темноте, о нахождении которых на дороге специальный сигнал на дисплее предупредит намного раньше, чем водитель увидит их сам; систему, способную читать дорожные знаки и транслировать информацию о скоростных ограничениях опять-таки на дисплей автомобиля; систему распознавания других автомобилей в слепой зоне (чтобы автомобиль не столкнулся при перестроении, на боковых зеркалах зажигается предупреждающий огонек, а на руле возникают легкие тревожные вибрации).

Новым стандартным элементом безопасности стала система Attention Assist, помогающая бороться с сонливостью за рулем. Усталый и сонный водитель выдает себя мельчайшими ошибками. Электронный помощник, анализируя их, а также еще 70 параметров поведения водителя, в случае необходимости трубит тревогу.

Пользователи E-Klasse, как показывает практика, наиболее прагматичные мерседесовладельцы. Их наверняка должны порадовать два факта. Первый — что этот E-Klasse объективно должен быть надежнее предыдущего. Возможно, он даже заставит их вспомнить забытую присказку о том, что автомобили Mercedes не ломаются. Суммарный пробег предварительных испытаний E-Klasse огромен и эквивалентен 850 кругам вокруг экватора. Второй — что практически все двигатели благодаря улучшенной аэродинамике (коэффициент лобового сопротивления — всего лишь 0,25) и использованию прямого впрыска стали на 20–23% экономичнее. Скромнее всех четырехцилиндровый дизель E250 CDI (204 л. с.) — всего 5,3 л на 100 км. Заявленный расход E200 CGI (184 л. с.) — 6,8 л. У E250 CGI (204 л. с.) — 7,4 л. Даже топовый E500 (388 л. с.) умудрился стать менее прожорливым и экономит своему хозяину по 0,6 л на сотню.