

Богатый технократ НОВЫЙ MERCEDES-BENZ S-КЛАСС

Хасан Ганиев

ЧЕРЕЗ несколько минут после того, как мы тронулись в путь, мой напарник по тест-драйву начал выдавать со своего пассажирского сиденья совершенно неожиданные и фривольные замечания. «Ого, какое смелое декольте!» — вдруг восклицал он (цитирую нарочно самые мягкие, цензурные комментарии). Или: «Как же нахально она крутит задом». Я уже начал подозревать, что коллега перебрал в самолете с «дьютифришным» виски и у него случился острый эротический приступ, нередкий для зрелого мужчины в командировке. Он, в свою очередь, удивлялся моему равнодушию и нежеланию разделить с ним восторг от просмотра клипов группы Pussycat Dolls, которые он якобы в это время лицезрел в самом широком формате на салонном дисплее «Мерседеса». Мне пришлось даже ущипнуть себя, но от этого ничего на дисплее не поменялось: там красовалась все та же навигационная карта с тем же масштабом и теми же населенными пунктами. Все наконец разяснилось только тогда, когда я, перегнувшись через центральный тоннель, посмотрел на экран с пассажирского сиденья. На экране действительно всю безобразничали «киски-куколки». А с моего водительского места мне была видна все та же карта местности. Так, прямо во время поездки, мы познакомились с одной из диковинных новинок Mercedes-Benz S-класса, системой Splitview, позволяющей пассажиру выбирать по вкусу, что ему смотреть — карты, телепрограммы или DVD-фильмы, — а не зависеть от воли водителя или соображений безопасности. Справедливости ради надо сказать, что идея Splitview не уникальна (патриотический настрой поможет вспомнить советские голографические календарики, картинка на которых тоже зависела от угла зрения), аналогичная система также устанавливается на Range Rover последнего образца. Не уникальны и многие другие технические новинки, которые устанавливаются на S-класс образца 2009 года. Зато совершенно уникальным можно считать их количество. Трудно найти другой автомобиль, в котором были бы так полно представлены все передовые технические решения и достижения современной автомобильной промышленности. Фирменная мерседесовская «мантра» о том, что премиальный автомобиль должен служить образцом и тащить за собой весь остальной модельный ряд и вообще всю остальную индустрию, получила едва ли не абсолютное воплощение. К слову, лидерские позиции Mercedes-Benz S-класса были подтверждены не только на Питерском экономическом форуме, где автомобиль стал главным средством по транспортировке VIP-гостей. Подтверждают их и продажи — из 270 тысяч автомобилей серии W221 10 тысяч нашли своих владельцев в России, — и прошлогодний опрос консалтинговой фирмы AutoPacific. Напомню, что AutoPacific выяснила у автолюбителей, какой автомобиль они считают идеальным. Автолюбители, оценивая транспортные средства по 15 параметрам, включая внешний и внутренний вид, качество отделки, ТТХ, размеры и прочее, в классе премиум люкс дружно назвали S-класс чемпионом. Между тем S-класс образца 2008 года и S-класс 2009 года при минимальных внешних отличиях



ях и незначительных расхождениях по части комфорта — это все же две большие разницы. Новый S-класс — пример не плутократического, а технократического превосходства над окружающим миром. Кажется, что он способен перемещаться в пространстве в автономном режиме. Во всяком случае, обилие вспомогательных электронных систем, установленных на автомобиле, должно сводить к нулю почти любые водительские ошибки. Судите сами: флагманская модель Mercedes и раньше отличалась завидной курсовой устойчивостью, но теперь ее систему ESP дополнили защитой от боковых ветров. От сенсоров ESP не укроются никакие рыскания автомобиля, вызванные порывами хоть зюйдов, хоть нордов, и уже через миллисекунды электроника изменит распределение веса по осям и стойкам и тем самым компенсирует негативный метеоэффект. Там, где водитель не докрутит руль, ему поспособит другой электронный помощник Torque Vectoring Brake. Он подтормозит внутреннее колесо и тем самым позволит S-классу точнее и быстрее пройти поворот. К слову, при выполнении резких маневров водитель практически избавлен от эрзания по креслу: то под поясом, то под плечами надуваются валики, размеры и упругость которых зависят от угла поворота и скорости движения. Система Brake Assist+ рассчитывает тормозное усилие при возникновении опасности, она фактически оставляет за водителем только обязанность нажать на тормоз. Система адаптивного круиз-контроля Distronic+, теперь, после разрешения на использование нужных «секретных» частот, доступная и в России, позволяет держать дистанцию до впереди идущего транспорта и сама может разогнать или полностью остановить автомобиль. Действует на отечественных просторах и система контроля слепых зон, особо полезная при смене полосы движения. Чтобы S-класс не столкнулся при перестроении, на боковых зеркалах зажигается предупрежда-

ющий огонек, а на руле возникают легкие тревожные вибрации. 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 чего меняется яркость фар, способные освещать дорогу на 65–300 метров вперед. О нахождении на дороге пешеходов в темное время суток водителя предупреждает умная система, причем делает она это намного раньше, чем водитель увидит их сам. 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 бьет тревогу и предлагает водителю сделать перерыв и выпить чашечку кофе, изображение которой появляется в окошечке спидометра. Единственное, чего, увы, не делает S-класс в России, но что он легко выполняет в Европе, так это не читает знаки ограничения скорости, воспроизводя потом запреты на салонном дисплее. В России S-класс можно приобрести с самыми различными двигателями — от 3,5-литровых V6 до «шестисотых» и AMG-взбодренных V12 версий. Необычное, но актуальное предложение — автомобиль с гибридным приводом S400 Hybrid, в котором помимо бензинового двигателя мощностью 279 л.с. используется также и 20-сильный электромотор с подзарядкой от литий-ионного аккумулятора. Гибридный «Мерседес», отличаясь завидной динамикой и набирая «сотню» всего за 7,2 секунды, претендует на звание самого экономичного люкс-седана: на 100 километров ему требуется в среднем 7,9 литра горючего.

«Самара-моторс»