

Остается только рулить НОВЫЙ MERCEDES E-CLASSE

Алексей Харнас

В АПРЕЛЕ начались продажи нового Mercedes E-classe. Самый массовый автомобиль в премиальном сегменте подвергся основательному обновлению дизайна, а также научился контролировать поведение своего владельца.

«Главное — не смотрите пешеходу в глаза, не поддавайтесь эмоциям, он для вас лишь препятствие на пути», — объясняет сидящий на



НОВЫЙ E-CLASSE САМ СЧИТЫВАЕТ ДОРОЖНЫЕ ЗНАКИ,
САМ ПАРКУЕТСЯ И САМ ОСТАНАВЛИВАЕТСЯ,
РАЗГЛЯДЕВ ПРЕПЯТСТВИЕ НА ДОРОГЕ

пассажирам сиденье нового E250 инструктор. Его задача — показать, как работает система экстренного торможения, распознающая помехи на дороге и компенсирующая невнимательность водителя. Рефлекс водителя подавить непросто, в десяти метрах от человекообразной куклы, стоящей прямо по ходу машины, нога уже нервно шарит по полу в поисках педали. А вот у автомобиля рефлекс запоздалый — передний бампер останавливается буквально в метре от коленей манекена.

Предыдущее поколение E-classe появилось в 2009 году, когда многие технологии, используемые сейчас, еще не вышли за двери лабораторий автомобильного концерна. Впрочем, традиционно консервативный подход немецкого автопроизводителя к высокотехнологичным инновациям никак не сказался на популярности модели. Только за прошлый год в России было продано более 8 тыс. Mercedes E-classe, включая версии AMG.

Новое поколение автомобиля, впервые показанного публике в январе на Детройтском автосалоне, по насыщенности электронными ассистентами водителя даст фору даже японским производителям, которые, похоже, уже поставили крест на человеке как инструменте управления машиной. Если принять во внимание, что типичный водитель E-classe — высокооплачиваемый управленец, отметивший несколько лет назад 40-летний юбилей, такая концентрация на электронике весьма разумна, ведь у целевой аудитории есть деньги на все эти силиконовые мозги.

Усложнение автомобиля — это в целом глобальный бренд. Маркетологи и инженеры крупнейших автомобильных компаний пытаются определить новые прорывные точки в

развитии автопрома, предугадать появление технологий, которые радикально изменят потребительские свойства машины, как это ранее сделала автоматическая коробка переключения скоростей или система GPS. Пока все их усилия сводятся к насыщению подкапотного пространства все новыми микросхемами, берущими на себя ответственность за действия водителя.

Новый E-classe считывает дорожные знаки и информирует водителя о необходимости их соблюдения; паркует автомобиль, ориентируясь по данным с опоясывающих его корпус видеокамер; предупреждает водителя о необходимости отдохнуть, анализируя манеру вождения; наконец, просто останавливает автомобиль, разглядев препятствие на дороге. В общем, вождение этого компьютера на колесах все больше напоминает гонки на игровой приставке с огромным HD-экраном.

Традиционная для Mercedes мягкая подвеска, гасящая колебания и скрадывающая все неровности асфальта, только усугубляет эффект виртуального вождения.

Поскольку достоверной статистики, показывающей, какой процент владельцев высокотехнологичного авто использует все его возможности, не существует, можно лишь предположить, что ситуация здесь схожа с покупкой нового смартфона — первые две недели все его функции демонстрируются знакомым, а затем в деле остаются только кнопки электронной почты и Facebook.

Впрочем, надо отдать должное автомобильной новинке. И без электронных гаджетов автомобилю есть что показать потенциальным покупателям. Прежде всего новый дизайн. E-classe 2013 года никак нельзя спутать с предшествен-

ником: фары, оснащенные светодиодными источниками света, задние фонари, решетка радиатора и колесные арки сразу выдают новинку. Кстати, впервые E-class можно заказать со звездой, расположенной в центре радиаторной решетки, — это версия Avantgarde. Традиционное же размещение эмблемы на капоте теперь называется комплектацией Elegance. В целом новые формы автомобиля близки к другой ожидаемой новинке Mercedes, новому поколению S-classe, которое компания планирует презентовать до конца этого года. А вот салон машины остался практически без изменений, разве что расширилась линейка отделочных материалов, используемых в комплектациях Avantgarde и Elegance, да рулевое колесо может быть в трех- и четырехспицевом варианте.

Mercedes традиционно предлагает широкую линейку двигателей для своих новых машин. E-classe производится с восемью различными моторами, мощностью от 136 до 252 лошадиных сил. Это не считая AMG E 63, мотор которого разогнан до 557 «лошадей», но эта машина поступит в продажу только в конце лета. Помимо бензиновых и дизельных моторов E-classe оснащается и гибридным мотором суммарной мощностью 231 лошадиная сила. Экономичность — повод для гордости инженеров Mercedes-Benz. Заявленный расход бензина для моторов E-classe составляет от 4,8 литра на 100 километров до 6 литров у модели E350. Получается, что, когда между Москвой и Санкт-Петербургом будет построена нормальная дорога, новый Mercedes проедет из столицы в столицу без остановки на дозаправку. Впрочем, с учетом исторического опыта к моменту появления такой трассы автомобили, скорее всего, будут использовать в качестве топлива обогащенный уран и перемещаться по воздуху без вмешательства человека.

В России цена на новый седан E-classe начинается с 1,850 млн рублей, а на универсал — от 2,020 млн.