

Гибрид в стиле luxury

MERCEDES GLE 350 DE

Алексей Харнас



ПРИЗРАК «зеленой идеи» бродит по Европе, собирая армию последователей. В сентябре правительство Германии приняло пакет законов, направленных на снижение эмиссии парниковых газов, в том числе закон о дополнительных налогах на автомобильный выхлоп, а также о дотациях покупателям электромобилей — до €4 тыс. В таких условиях экспансия электромобилей неизбежна — как наступление зимы или появление Греты Тунберг.

«Электромобили — это будущее нашего бизнеса», — говорит Ола Каллениус, глава Mercedes-Benz на презентации нового модельного ряда, доминируют в котором, как несложно догадаться, гибридные автомобили.

Гибрид, созданный на базе нового, всего год назад выпущенного на рынок кроссовера GLE, стал самым большим и мощным автомобилем в «электрическом» модельном ряду Mercedes. У этой машины фантастический запас хода на одном заряде аккумуляторной батареи — 106 км. Только на электромоторе, без запущенного двигателя внутреннего сгорания, она может разогнаться до 160 км/ч, а перезарядка батареи занимает всего 30 минут. Конечно, все эти показатели окружены множеством «если»: быстрая зарядка возможна только на специальной станции Mercedes, 106 км — это без учета пробок и т. д. Тем не менее GLE 350 de — настоящий технологический прорыв.

Contemporary luxury — это сегодняшний слоган Mercedes, а где как не в этой компании инженеры набили руку на совершенствовании четырех столпов автомобильной роскоши: пространства, света, тишины и скорости. Интерьер GLE 350 de сдержанный, лишенный вычурных элементов, подчеркнуто функциональный. Доминирующий элемент — огромный дисплей, занимающий едва ли не половину передней панели. Большой выбор индивидуальных настроек поначалу обескураживает — в бесчисленных комбинациях дистан-

ций, уровней заряда, индикаторах остатка хода и т. д. несложно запутаться. Физических кнопок практически нет, разве что аварийная сигнализация, обогрев сидений, да регуляторы температуры. Все остальные настройки — через сложное, многоуровневое меню.

Выбор режима работы двигателей тоже осуществляется через меню. Можно настроить машину на работу только от батареи и непрерывно следить за тем, как тает на глазах приличный в общем-то запас хода. К чести производителя, динамика в таком режиме немногим слабее, чем с подключенным дизелем. Мощности электромотора вполне хватает не только для езды по городским улицам, но и для спокойного движения по загородным трассам. С включенным дизелем, конечно, веселее, даже за счет того что под капотом раздается какой-то привычный (надолго ли эта привычка?) звук, а на обгоне можно вжать педаль в пол и меньше чем через секунду ускорение уже вдавит тебя в спинку сиденья. Электрическая тяга, если не включать ее принудительно, будет использоваться на тех участках маршрута, где это наиболее целесообразно. Бортовой компьютер, управляющий силовыми агрегатами, учитывает топографию местности, скоростные ограничения и данные о трафике, стараясь максимально снизить расход энергии и топлива.

Если еще десять лет назад перед разработчиками автомобиля ставилась задача выжать как можно больше лошадиных сил с каждого литра рабочего объема двигателя, то сейчас центром приложения сил стал электромотор. Сегодняшний электродвигатель — а это уже третье поколение моторов для гибридов — спроектирован специально для автомобилей с трансмиссией 9G-TRONIC, а для сцепления между двигателем внутреннего сгорания и электромотором впервые использован гидротрансформатор. Суммарная мощность обоих двигателей — дизельного и электрического — составляет

320 л. с., из них 194 л. с. приходится на дизель. Эта комбинация силовых агрегатов разгоняет машину до 100 км/ч за 6,8 секунды, а максимальная скорость ограничена 210 км/ч.

В сегодняшнем автопроме инженеры тратят на разработку электронных ассистентов куда больше времени, чем, скажем, на совершенствование шасси. Но раз автомобиль становится все больше похожим на смартфон (а теперь еще и заряжается от сети), то и электроника в нем должна быть соответствующей. На гибридном GLE также впервые установлены обновленные системы безопасности, в частности ассистент движения в плотном потоке машин.

Навигационная система с дополненной реальностью — это и вовсе какая-то космическая технология. Фронтальная камера включается, как только автомобиль замирает у стоп-линии перед светофором. Широкоугольный объектив расположен за креплением салонного зеркала, его поле зрения куда больше, чем у человеческого глаза. Пусть с водительского места не видно светофора, висящего прямо над машиной, — он есть на экране дисплея. Там же, прямо на картинке, транслируемой камерой, всплывают подсказки: синие стрелки с указателем направлений. Непривычно, но удобно, хотя и ловишь себя на том, что на дисплей смотришь чаще, чем на дорогу.

Сейчас у жителей Германии в собственности 31 тыс. электромобилей и 103 тыс. гибридных машин. Уже понятно, что скорость роста у электрического и гибридного парка будет куда выше, чем у парка традиционных автомобилей. Впрочем, есть один вопрос, который по-прежнему ставит в тупик адептов электрической тяги. Что делать с батареей, после того как она полностью выработает свой ресурс, как ее утилизировать и не нанесут ли ее останки окружающей среде вред, сопоставимый с вредом от выхлопа бензинового мотора за несколько лет? Однозначного ответа на этот вопрос пока, к сожалению, ни у кого нет.