

# Крылья пятидесятих

## Новый Mercedes-Benz SLS AMG

осмотрел Алексей Исаев



### ТАЛАНТ ПОКОРИТЕЛЯ ГОНОЧНЫХ ТРЕКОВ ПЛЮС ТРАДИЦИОННАЯ ДЛЯ MERCEDES КОМФОРТАБЕЛЬНОСТЬ

MERCEDES-BENZ SLS AMG — еще одно доказательство того факта, что история развивается по спирали. Первый раз этот автомобиль появился в 1955 году: будущий классик, икона стиля, автомобиль, в котором впервые оформились характерные черты внешности современных спортивных Mercedes, когда самого понятия «суперкар» еще не существовало. История создания Mercedes-Benz 300SL, позднее получившего собственное имя Gullwing («Крыло чайки») за необычную конструкцию поднимавшихся вверх дверей, достойна отдельного рассказа, и грех было не поэксплуатировать ее еще раз.

Надо сказать, сегодня в модельном ряду легкового отделения Daimler AG уже есть спорткар — SLR, машина, построенная Mercedes-Benz в сотрудничестве с McLaren. Правда, ее трудно отнести к категории Gran Turismo — по своей конструкции и характеру это скорее адаптированный для дорог общего пользования гоночный автомобиль со всеми своими выдающимися достоинствами и не менее яркими недостатками.

В 2006 году компания AMG, явно переросшая к этому времени статус тюнингового подразделения Mercedes, взялась за создание нового спортивного автомобиля. Требовался суперкар, способный сочетать талант покорителя гоночных треков по выходным с

традиционной для Mercedes комфортабельностью дальних поездок.

Спортивное детище специалистов Mercedes-Benz и AMG, впервые показанное в сентябре 2009 года, впечатляет уже просто перечислением своих конструктивных особенностей: несущий алюминиевый кузов с алюминиевым же подрамником, дверями типа «крыло чайки» и выдвигающимся антикрылом; расположенный за передней осью двигатель V8 рабочим объемом чуть более 6,2 л мощностью 571 л. с.; семиступенчатая коробка передач с двумя сцеплениями AMG Speedshift DCT; керамические тормоза; спортивная подвеска на двойных поперечных алюминиевых рычагах. И, как итог, снаряженная масса 1620 кг — на 75 кг легче купе SLR McLaren.

Автомобиль спроектирован таким образом, чтобы добиться максимально низкого положения центра тяжести. До 100 км/ч суперкар разгоняется за 3,8 с, а его максимальная скорость ограничивается электроникой на отметке 317 км/ч.

Но перейдем от сухих цифр к личным впечатлениям. Посадку в классический Gullwing, несмотря на его складывающуюся рулевую колонку, можно смело причислить к гимнастическому упражнению. В новом Mercedes, несмотря на то что сиденье расположено на 8 см ниже порога, посадка оказалась неожиданно легкой. Несколько эклек-

тичный салон, в котором, как мне показалось, собраны характерные элементы спортивных Mercedes разных эпох, волне эргономичен, а элементы отделки приятны как на взгляд, так и на ощупь, хотя зазор от потолка до моей головы оказался недостаточным. Сиденье обладает таким количеством регулировок, что водителю любой комплекции можно добиться вполне приличной и поясничной, и боковой поддержки, позволяющих хорошо чувствовать машину при тех высоких боковых ускорениях, на которые она способна.

Driving School AMG провела презентацию суперкара в Калифорнии — штате, являющемся одним из главных потребителей дорогих машин в США. И надо сказать, Mercedes-Benz SLS AMG показал себя на его отличных дорогах с наилучшей стороны. В меру жесткая подвеска обеспечивала вполне приличный комфорт при езде по обычным американским дорогам, при этом SLS практически не кренится на горных серпантинах. Рулевое управление обладало хорошей обратной связью, чувством дороги и при этом не отличалось нервностью, характерной для многих машин этого класса, да и толчки от неровностей передавались на руль в сильно задемпфированном виде. Мощности 6,3-литрового атмосферного мотора с избытком хватало для любого обгона, при этом уровень шума в салоне позволял общаться, не повышая голоса, даже на резком разгоне, а приятный низкий рык V-образной восьмерки только ласкал

слух. Передачи в любом из автоматических режимов переключались быстро, четко и вовремя, хотя надо отметить, что в ручном режиме коробка долго думает — явно заметна задержка от подачи команды до ее исполнения.

В отличие от большинства спорткаров SLS AMG позволяет передвигаться по хайвею, не утомляя спортивной составляющей своего характера, а отличная для такой машины обзорность помогает при езде по городу. Как и навигация, входящая в состав мультимедийной системы COMAND APS с 7-дюймовым дисплеем.

Но самое интересное началось на гоночном треке Laguna Seca, где должно было состояться знакомство со второй, гоночной ипостасью SLS AMG. Короткий инструктаж, коробку в режим Sport+, ESP в Sport — и на трассу. Прогревочный круг; знакомство с траекторией, и даже в руках журналистов SLS легко проходит плавный поворот с переломом профиля в конце стартовой прямой на скорости 210 км/ч. Торможение до 120 и легкое скольжение всех четырех колес, небольшой занос на разгоне, рев мотора на семи тысячах оборотов... Адреналин и восхищение людьми, создавшими такой автомобиль. И понимание, что его возможности существенно превосходят мои, и дело здесь не в секундах до сотни...

Теперь о земном. Продажи Mercedes-Benz SLS AMG начнутся весной. Российские цены на автомобиль еще не определены, но в Германии они будут начинаться от €177 тыс.