



Долгая дорога в Кострому

Д. Мокин

Мировая премьера кроссовера Mercedes-Benz GLK состоялась в августе 2008 года на Пекинском автосалоне. Тогда эта модель удивила всех не столько техническими новшествами, сколько своим внешним видом, заимствованным у старшего брата, ветерана бездорожья – нестареющего Mercedes-Benz G-класса. Маркетологам из Штутгарта, действительно, удалось выделиться «из толпы» однотипных приглашенных сородичей – кроссоверов, производимых в Европе. Схожие «рубленные» черты кузова модели GLK недвусмысленно намекают на брутальность, свойственную G-классу, и его проверенные временем внедорожные достижения. По уверениям маркетологов, основными потребителями нового кроссовера в Европе являются мужчины до 40 лет. Как бы там ни было, автомобиль получился интересным и «с изюминкой», а его количество на российских дорогах доказывает большую популярность среди автолюбителей. Мы решили разобраться, чем он так пленит российского покупателя, и отправились испытывать его потребительские качества на дорогах, соединяющих столицу нашей Родины с городом, входящим в состав «Золотого кольца России» – Кострому. Условия межсезонья как нельзя лучше подходят для проверки внедорожных качеств автомобиля-кроссовера, чем мы и воспользовались.

**Интерьер Mercedes-Benz GLK****Рубленные формы интерьера созданы в унисон с внешностью Mercedes-Benz GLK**

Дорога из Москвы в Кострому проходит по трассе М-8 через несколько городов, имеющих историческое значение: Переславль-Залесский, Ростов Великий и Ярославль. Поездка в Кострому будет интересна в качестве автопутешествия «выходного дня». План нашей поездки был рассчитан на два дня и состоял в посещении Переславль-Залесского и Костромы. Ночевать мы собирались в парк-отеле, расположенном в сорока километрах от Костромы в глухом сосновом лесу.

Тестировать нам предстояло автомобиль Mercedes-Benz GLK 220 CDI с дизельным двигателем объемом 2,2 литра мощностью 170 л.с. и фирменным полным приводом 4MATIC, предоставленный ЗАО «Мерседес-Бенц РУС».

Мы уже отметили угловатый внешний вид модели GLK. Такой же он и внутри салона, но только с точки зрения дизайна. Для водителя и пассажиров этот автомобиль с радушием заботливого хозяина открывает свои двери. Это понимаешь, когда садишься в кресло водителя и кладешь руки на руль. Удобно, комфортно, дорого. Такие эпитеты возникают сразу после знакомства с его интерьером. Немецкие инженеры, явно, позаботились о том, чтобы было приятно проводить время за рулем этого автомобиля. Упрекнуть в плохом качестве отделки салона этот автомобиль невозможно. Вероятно, кто-то назовет его простоватым, но не стоит забывать, что внешние черты заимствованы у легендарного Mercedes G-класса, с присущим ему аскетизмом.

Выезжая из Москвы, мы радовались хорошей погоде, но, не доезжая до Переславль-Залесского, пошел снег, и дорожные условия заметно ухудшились. На дороге образовалась снежная каша с грязью, которую сваливали с обочины грейдеры. Но не таких ли условий мы хотели для проверки нашего Mercedes GLK? Дальнейшая дорога была не из легких.

Двухполосная трасса, изобилующая фурами, не давала расслабиться. Надо сказать, что мощности дизельного двигателя с лихвой хвата-

ет для совершения быстрого обгона. Вообще, сидя в салоне, не сразу догадаешься, что под капотом работает дизельный двигатель, вибраций и характерного шума нет. Изоляция салона на высоте, так что шум от движения не утомляет в длительных поездках. Отзывчивость автомобиля на нажатие педали акселератора приятно удивляет, несмотря на автоматическую трансмиссию, ускорение происходит мгновенно. Семиступенчатый автомат 7G-Tronic разгоняет тяжелую машину плавно и без рывков, смена передачи не чувствуется, но если «поднажать», то автомат понизит передачу и автомобиль выстрелит вперед, даже на скорости за сто километров в час.

Остановка в пути: Переславль-Залесский

Мы, как и планировали, остановились в Переславль-Залесском, отдохнуть и осмотреть достопримечательности этого небольшого городка, имеющего большое историческое значение для России. Ведь именно здесь родился в 1220 году великий полководец Александр Невский, не проигравший ни одного сражения и прославившийся победой над рыцарями Ливонского ордена на Чудском озере. В Переславль-Залесском царь Петр I положил начало русскому флоту в 1688 году, построив потешную флотилию на Плещеевом озере. Сохранился даже, единственный дошедший до наших дней из всей флотилии, ботик Петра I «Фортуна». Посмотреть его можно в одноименном музее «Ботик Петра I», указатели на него хорошо видны с дороги, проехать мимо сложно.

Основанный в 1152 году князем Юрием Долгоруким, город не раз был завоеван и разграблен ордынцами, поляками, да и сильно страдал от передела власти между московскими князьями, но выстоял и сейчас является объектом туристического паломничества людей со всего мира. Жизнь там размеренно течет среди старых зданий и никакие проблемы мировых революций

не могут изменить спокойный ритм жизни этого города. Как и полагается городу, стоящему на пересечении туристических путей, там работают самые разнообразные музеи. Казалось бы, такая утилитарная в быту вещь – утюг, но ей посвящена целая экспозиция музея утюга. Есть тут и музей чайника, музей паровозов, музей масок. Но посещение этих музеев не занимает больше 15 минут, экспозиции небольшие и очень похожи на сувенирные лавки для иностранцев. Присутствует в городе и более классический вариант музея Переславль-Залесский историко-архитектурный и художественный музей-заповедник, собравший большое количество экспонатов, посвященных культурной жизни города в давние времена. Кстати, в городе шесть монастырей, четыре из которых действующие. Ознакомившись с культурным наследием Переславль-Залесского, мы поехали дальше.

Дорожных приключений можно не бояться

Дорога до Костромы показалась нам долгой, поскольку средняя скорость не превышала 100 км/ч из-за не прекращающегося падать снега. В Кострому мы приехали уже затемно и решили сразу отправиться на ночевку в отель, расположенный недалеко от города. Дорога в отель оказалась удивительно красива, заснеженные многовековые сосны, нетронутая цивилизацией природа. Грязная снежная жижа под колесами сменилась белым рыхлым снегом, под которым внезапно оказался гладкий как зеркало лед. Наш автомобиль буксовал, но ехал вперед. Небольшие заносы были, но автомобиль вновь возвращался на прямую траекторию движения. Тронуться с места на такой дороге автомобилям, не имеющим полного привода и систем курсовой устойчивости, очень сложно. Мы специально проверяли способность Mercedes GLK трогаться с места, разгоняться и сохранять заданный курс, останавливаясь и пуская его в занос. Скажем прямо, не буксовать в по-

добных условиях можно разве что на квадратных колесах, но GLK вышел из этой ситуации с достоинством: он ехал вперед, напрягая все свои электронные мозги, не поддаваясь на провокации водителя, излишне резво крутящего руль. По уверениям производителя, отправить автомобиль в занос все же можно, отключив электронную систему стабилизации ESP (Electronic Stability Program), но при излишне сильном боковом заносе она все равно включится в работу и уменьшит крутящий момент двигателя, не допустив возможного переворачивания автомобиля и стабилизировав его движение. Испытывать это мы не стали из-за боязни «улететь» в кювет в глухом лесу. Десять километров фигурного катания по лесной дороге и мы у ворот отеля. За ужином мы обсуждали главного виновника нашего небольшого путешествия Mercedes-Benz GLK и пришли к выводу, что полный привод лучше привода на одну ось, а если это привод 4MATIC, то можно не бояться дорожных приключений и отправляться в путь в любую погоду.

Чем же так хорош полный привод от Mercedes-Benz? Система 4MATIC одновременно подает крутящий момент на все 4 колеса с распределе-



Центральная консоль Mercedes-Benz GLK



Многофункциональные подрулевые переключатели организованы с левой стороны, что требует привыкания



Панель приборов имеет приятную подсветку и очень информативна

нием 45:55 (45% на передние колеса и 55% на задние), в ней нет блокировки межосевого и межколесного дифференциала, а эту функцию выполняет система управления тяговым усилием 4ETS (Electronic Traction System) под управлением системы ESP (Electronic Stability Program). Эти системы предотвращают проскальзывание колеса на скользком покрытии, притормаживая его, таким образом, перераспределяя крутящий момент на колеса, имеющие лучшее сцепление с дорогой. На датчики системы ESP поступает информация о скорости вращения колес, угловой скорости поворота относительно вертикальной оси, поперечном ускорении автомобиля, а микропроцессор анализирует эти данные и корректирует траекторию движения автомобиля с помощью системы 4ETS. Таким образом, автомобиль самостоятельно исправляет ошибки водителя, предотвращая критическое отклонение от траектории движения. Инженеры Mercedes-Benz нарочито отказались от использования блокировок межосевого дифференциала в пользу постоянного полного привода, объясняя это тем, что внезапная блокировка межосевого дифференциала в момент заноса на автомобилях с подключаемым полным приводом сильно меняет характер его поведения, что в итоге приведет к потере управляемости. С этим утверждением, конечно, можно поспорить,

особенно учитывая разработки BMW в области активных межосевых дифференциалов с изменяемым крутящим моментом по осям, но факт остается фактом – автомобиль Mercedes с системой 4MATIC отлично держит дорогу даже на льду. Минусом постоянного полного привода является увеличенный расход топлива. Чтобы расход был в допустимых пределах, разработчики GLK уменьшили вес агрегатов. Кстати, расход дизельного топлива в нашей поездке составил 7,5 литров на 100 километров, что, действительно, немного для полноприводного автомобиля. Но не стоит обольщаться наличием полного привода и лезть в непроходимые места на этом автомобиле. Покорять серьезное бездорожье – это не его стихия, не стоит питать иллюзий на этот счет. Неограниченные возможности полноприводного автомобиля на бездорожье, о которых сообщают рекламные буклеты некоторых продавцов, не более чем уловка их маркетологов. Этот автомобиль призван с комфортом и безопасно доставить вас к месту назначения и вернуть обратно, даже если дорога под колесами вашего автомобиля за несколько сотен пройденных километров многократно меняется с сухого асфальта на скользкую и заснеженную. И он это сделает, при условии, что вы с нее не свернете, прокладывая просеку через лес или покрытые снегом поля, изображая первопроходца. Система

полного привода призвана обеспечить, в первую очередь, устойчивое положение автомобиля на дороге в случае заноса из-за внезапно изменившихся дорожных условий. Именно поэтому в нем нет ручных жестких блокировок дифференциалов и рычагов включения пониженных передач. По словам инженеров, «фишка» предлагаемого полного привода 4MATIC заключается в его простоте и универсальности для большинства автомобилистов, выбирающих марку Mercedes. Большинству покупателей не нужна повышенная проходимость, им не так важно знать, как работают системы полного привода, главное для них – уверенное поведение автомобиля на дороге в сложных дорожных условиях.

И вот мы в Костроме...

Наутро, мы выехали в обратный путь, который пролегал через Кострому, куда мы и отправились. Главным желанием было увидеть реку Волгу, на обоих берегах которой стоит Кострома. Официальной датой основания города считается 1152 год. Как и Переславль-Залесский, она многократно подвергалась разрушительным набегам войск хана Батые и польских завоевателей, и каждый раз город восстанавливали после полного опустошения. В 1612 году нанятый в качестве проводника военачальниками войска Речи Посполитой крестьянин Иван Сусанин спас город от



г. Кострома. Пожарная каланча на Сусанинской площади



захвата, указав заведомо ложный путь войску, направив его в непроходимые глухие костромские леса, где это войско и погибло. Сусанинская площадь в центре города названа в его честь. Вокруг этой площади расположены основные достопримечательности Костромы – памятники провинциального классицизма: здание гауптвахты и пожарной каланчи, здание присутственных мест (канцелярия, где правители принимали граждан города), торговые ряды, имеющие множество различных

названий по характеру торговли, которая в них велась: мучные, красные, мелочные, овощные, табачные, молочные. Здания окружены открытыми сводчатыми галереями. В каждой арке была устроена отдельная купеческая лавка со своим входом и витриной, конторой на втором этаже и складом в подвале. Вниз от торговых рядов с Молочной горы отходит одноименная улица, ведущая к набережной. Отсюда открывается потрясающий вид на Волгу. Прикупив сувениров и сделав несколько фотографий на память, мы двинулись в обратный путь в Москву.

Расстояние от Москвы до Костромы чуть более 300 км по трассе с хорошим асфальтовым покрытием на всем протяжении. Зимняя дорога гораздо более сложная, что значительно увеличивает время в пути. На всем протяжении большое количество автозаправочных станций и мест, где можно перекусить в дороге. Такая поездка – отличный вариант семейного отдыха в выходные дни.

Автомобиль нам понравился качеством отделки салона и его удобством, комфортной подвеской и продуманной конструкцией полного привода, вселяющей уверенность на крутых поворотах на скользкой дороге и отличной динамикой разгона.