



Кто сказал, что Mercedes консервативен? Буквально за год-два компания «перетряхнула» модельный ряд, сменив «генеральную линию» фирменного дизайна на угловатое техно.

Но если седаны С-класса вместе с измененной внешностью получили и новую «начинку», то в случае с компактным спорткупе CLC к дизайну приложили только новое имя, — сообщает июльский номер журнала Автоспорт. В материалах для прессы на презентации CLC ни слова не было сказано о том, что автомобиль создали на шасси предыдущего, снятого с производства С-класса.

Как и прежнее Sportcoupe, новый CLC фактически не купе, а трехдверный хетчбек. Более того, на деле это просто рестайлинг все того же Sportcoupe, созданного в 2000 году. Та же колесная база, те же дверные проемы, тот же кузов — изменились только внешние панели.

Узнаваемые «очки» фар, по которым всегда можно было опознать С-класс, уступили место крупным угловатым блокам в духе нынешнего S-класса. Вместе с ними поменяли бамперы и капот — он стал менее рельефным, а решетка радиатора — более крупной.

Большие задние фонари заменили более стремительными, а чтобы сэкономить на кузовных штампах, оставшиеся отверстия просто закрыли пластиковыми заглушками. Задок лишился и самой узнаваемой детали — «двухэтажного» заднего стекла, улучшавшего обзорность.

Но к чести мерседесовских дизайнеров, они смогли избежать диссонанса между

новыми элементами и старым кузовом. Гамма двигателей осталась прежней.

Это пара дизелей мощностью 122 и 150 л.с. и четыре бензиновых мотора — две рядные «четверки» с компрессором и две V-образные «шестерки» объемом 2,5 и 3,5 литра. 1,8-литровый мотор с компрессором (он ставится на версию CLC 200 Kompressor) модернизирован.

Его мощность выросла до 184 л.с. (+20 л.с), крутящий момент — до 250 Нм при 2800 об/мин (+10 Нм) — этого добились доработками компрессора, поршней и программы управления. Разгон до 100 км/ч сократился на 0,5 секунды и составляет 8,6 секунды.

Менее форсированный вариант этого же двигателя (143 л.с.) ставится на «младшую» модель CLC 180 Kompressor. Флагманская версия — CLC 350, снабженный 272-сильной 3,5-литровой «шестеркой». Под капотом CLC 230 V6 поменьше, его объем — 2,5 литра, мощность — 204 л.с.

Все варианты CLC, за исключением 3,5-литрового, в стандарте снабжаются шестиступенчатой механической коробкой передач, по заказу — пятиступенчатым «автоматом». CLC 350 комплектуется либо семиступенчатым «автоматом» 7G-Tronic, либо шестиступенчатой «механикой». На CLC 350 я и ездил.

В салоне нас встретила знакомая приборная панель, как в предыдущем C-классе! Новый интерьер дизайнеры, а скорее маркетологи, посчитали излишеством, ограничившись косметическими изменениями старого.

На CLC руль от современного седана C-класса, иной щиток приборов и центральная консоль с новым климат-контролем и аудиоаппаратурой. Кресла удобные и довольно просторные, но на горной дороге им решительно не хватает боковой поддержки.

Еще и наклон спинки меняется неудобно — тугий маховик регулировки спрятан в узкой щели между сиденьем и центральной дверью. Если ездите не один, заказывайте электрорегулировку.

Панорамная крыша, как на тестовой трехдверке, доставляет водителю при неспешной езде массу приятных ощущений. Но у задних пассажиров она крадет и так дефицитное место над головой.

Впрочем, места для ног и туловища здесь по крайней мере больше, чем в «копейке» BMW, да и пролезать назад удобнее. Объем багажника небольшой (310 л), но форма удачная. Мы уже привыкли, что Mercedes настраивает шасси своих машин в угоду комфорту.

CLC не стал исключением. Машина не демонстрирует живости «копейки» BMW, но управлять ею все равно приятно. Да, при входе в поворот машина не радуется стремительностью, но самую серию сменяющихся поворотов прописывает точно, с большой охотой, четко повинувшись командам.

Если хочется большего — есть комплектация Sport pack, в которой клиренс меньше на сантиметр, а колеса более низкопрофильные, 18-дюймовые. А также рулевое управление с переменным передаточным отношением — в околонулевой зоне оно больше, чем в крайних положениях.

Благодаря этому на прямой купе-хэтчбек стоит четко, не нервирова водителя остротой реакций, а в крутых поворотах радуется чувствительным рулем. Настройка гидроусилителя больше всего понравилась как раз на шестицилиндровых машинах — у четырехцилиндровых версий руль слишком легкий из-за меньшего веса моторов.

Вообще, 3,5-литровый вариант со спортивным пакетом оказался лучшим среди всех версий CLC. И дело не в наибольшей среди всех CLC мощности: свою роль сыграла более жесткая подвеска, «сообразительная» 7-ступенчатая коробка передач и удачные характеристики рулевого управления.

При энергичной езде по извилистым горным дорогам машина отвечает тебе взаимностью, налаживается особое взаимопонимание — и начинаешь мечтать так, что дух захватывает. Заднеприводный автомобиль так и просится запустить его в красивый занос.

А система стабилизации срабатывает только в случае реальной ошибки и одергивает машину мягко, интеллигентно. Ближайшими конкурентами для CLC можно считать Audi A3 и BMW первой серии.

Машина заслуживает внимания, если «копейка» BMW кажется вам слишком некрасивой и излишне жесткой, а Audi A3 — совсем скучной внешне. Но Трехлучевая звезда не дается дешево: у нас в России даже самая простая 1,8-литровая модификация стоит почти 1,2 миллиона рублей.

А уж пришедшаяся нам по душе флагманская модель и вовсе должна переваливать далеко за полтора миллиона. С. Соколов Фото: Mercedes