

дорогие удовольствия драйв

Заряженное ретро

MINI JOHN COOPER WORKS PACEMAN

Илья Фролов



В УЧЕБНИКИ современной автомобильной истории бренд MINI мог бы попасть по нескольким причинам. Во-первых, как образец того, что стиль ретро может стать стратегией продвижения марки и служить хорошим оправданием добавленной стоимости. Во-вторых, как пример многообразия кузовов на базе одной модели — только версий с открытым верхом MINI выпускает две: Cabrio и Roadster. Очередным элементом вавилонского разнообразия мини-автомобилей стал новый MINI Paceman.

Как гоголевский Чичиков, он «не красавец, но и не дурной наружности, ни слишком толст, ни слишком тонок...». Не внедорожник, но и не купе. В BMW его называют термином, придуманным когда-то для модели X6 — Sports Activity Coupe. А если на радиаторной решетке этого кроссовера-купе для активного образа жизни еще и присутствует шильдик John Cooper Works, перед вами его самая мощная версия — BMW X6 M в мини-масштабе.

Внешне MINI John Cooper Works Paceman отличается оригинальными 18- или 19-дюймовыми легкосплавными колесами, спортивной выпускной системой с хромированными патрубками, агрессивными накладками на пороги с воздуховодами и возможностью контрастной окраски крыши, зеркал и полос на кузове эксклюзивным цветом Chili Red.

Кстати, Paceman — второй MINI после Countryman, который может оснащаться системой полного привода ALL4: в зависимости от дорожных условий ее центральный дифференциал с электромагнитным управлением передает на задние колеса от 50 до 100 процентов крутящего момента. Правда, из-за заниженной

спортивной подвески бездорожье заряженному Paceman противопоказано — опасность представляют даже высокие бордюры. Посадка за рулем по-кроссоверному вертикальная, высокая линия остекления напоминает об автомобилях купе, передняя панель сюда перекочевала из модели Countryman и была дополнена контрастными красными элементами и темными циферблатами приборов. На втором ряду места только для двоих — между передними и задними креслами проложена алюминиевая рельса, к которой могут крепиться разные удобные примочки: держатель для смартфона, подстаканник, очечник. Сидеть сзади уютно и комфортно — но неудобно туда пролезать. За складывающимися спинками кресел располагается багажник объемом 330 л — у MINI Cooper в два раза меньше. В базовой комплектации Paceman оснащается 6-ступенчатой «механикой» с достаточно коварным предохранителем включения заднего хода - двигаешь рычаг резче и только тогда он проскальзывает в отдельный левый паз. Из-за чего в спешке я несколько раз трогался с задней передачи вместо первой. Окружающие наблюдали за этим с тревогой. В качестве альтернативы механической трансмиссии предлагается 6-ступенчатый «автомат», который нисколько не ухудшает динамику — все те же 6,9 секунд до 100 км/ч. Еще в начале 1990-х это был уровень Ferrari Mondial, но 1,6-литровой «турбочетверке», развивающей 218 л. с. и 280 Нм крутящего момента, приходится вращать все четыре колеса и тянуть 1475 кг снаряженной массы — это тяжелее, чем BMW 3-й серии. Так что от динамики дух не захватывает — едет MINI с британским

спокойствием и выдержкой. Все очень линейно и ровно — без взрывов темперамента, без драмы в голосе.

Зато кроссовер-купе очень стабилен на любых скоростях, вплоть до максимальных 226 км/ч. Безлимитный автобан E53 в окрестностях Мюнхена, где BMW нередко тестирует перспективные модели, позволяет достигнуть их без особого усилия. Свою роль играет и подвеска с перенастроенными упругими элементами и усиленными стабилизаторами поперечной устойчивости. И маленький удобный руль с линейными реакциями и очень четким «нулем» — при нажатии кнопки Sport он наливается еще большим усилием. В поворотах заряженный Paceman цепко держит траекторию, но из-за размеренной динамики и кренов высокого (1527 мм) кузова особенной спортивной остроты, которую так ждешь от John Cooper Works, в его поведении нет. Если сравнить MINI John Cooper Works Paceman с самыми близкими по сумме качеств «горячими хетчбэками», он не будет выделяться ни особенно спортивным поведением на дороге, ни легкостью движения вне дорог. По опыту машин первого поколения в компании уже поняли: клиентам марки не нужна излишне жесткая подвеска и по-картинговому острая управляемость. MINI — прежде всего образец современного ретро, и вряд ли кто-то может с ним в этом сравниться, да он и просто такой один. А если к этому прилагаются большие хромированные трубы, 218-сильный двигатель и придающий больше уверенности на скользкой дороге полный привод — так еще лучше. В базовом MINI John Cooper Works Paceman за 1 750 000 рублей все это есть по умолчанию.