

Лимузин дальнего следования BMW ПЯТОЙ СЕРИИ GRAN TURISMO

Андрей Куприн

В СЕРЕДИНЕ сентября в окрестностях португальской столицы прошел первый официальный тест-драйв BMW пятой серии Gran Turismo. Собственно, на суд представителей прессы, собравшихся в расположенном в 20 километрах от Лисабона отеле гольф-клуба Penha Longa, было представлено две модели. Оборудованный трехлитровым (именно трех, несмотря на индекс в названии модели) бензиновым шестицилиндровым двигателем с двойным турбонаддувом мощностью 306 л.с. BMW 535i Gran Turismo разгоняется до 100 км/ч за 6,3 сек. и развивает максимальную скорость 250 км/ч (ограничено электроникой). Что же касается турбодизельного трехлитрового (на этот раз все в полном соответствии с цифрами) BMW 530d Gran Turismo мощностью 245 л.с., то его показатели следующие — разгон от 0 до 100 км/ч за 6,9 сек. и максимальная скорость 240 км/ч. На топ-версии — BMW 550i Gran Turismo — поехать, увы, не удалось. Можно предположить, что его оборудованный двойным турбонаддувом пятилитровый бензиновый V8 мощностью 407 л.с. не даст поводов для разочарования. Ведь согласно заводским характеристикам BMW 550i GT способен «выстрелить» до 100 км/ч всего за 5,5 сек., а его максимальная скорость, как и в случае с BMW 535i Gran Turismo, ограничена 250 км/ч. В новом автомобиле есть много чего любопытного и помимо моторов. Например, восьмиступенчатая автоматическая коробка. Не будем вдаваться в технические подробности, а лишь отметим, что до сего дня данный выдающийся агрегат устанавливался лишь на флагманской 12-цилиндровой «семерке», а на GT он вполне успешно работает со всеми двигателями и, более того, входит в стандартную комплектацию. С управлением все тоже достаточно интересно. Наряду с базовым рулевым механизмом BMW пятой серии Gran Turismo может опционно оснащаться активным управлением, «позаимствованным» у BMW седьмой серии. Принцип работы этой системы таков: в зависимости от скорости движения она регулирует не только уровень усилия на рулевом колесе, но и производит дополнительный поворот задних колес. То есть на малых скоростях задние колеса поворачиваются в сторону противоположную передним, а на высоких начинают отклоняться в том же направлении. Цель — повысить маневренность в стесненных условиях (что, учитывая габариты Gran Turismo, весьма актуально), а также увеличить стабильность при маневрах на высокой скорости. Также BMW пятой серии Gran Turismo может быть оснащен Adaptive Drive — системой, сочетающей функции электронной регулировки жесткости амортизаторов и активного подавления кренов. А теперь давайте отвлечемся от технической стороны вопроса и попробуем разобраться с терминологией. Дело в том, что, выводя на рынок пятую серию Gran Turismo (GT), баварский концерн фактически покусился на святая святых мировой автомобильной классификации. Ведь что собою представляет классический автомобиль класса GT? Это очень мощный и дорогой двухдверный автомобиль с посадочной



формулой «2+2» (два взрослых и два ребенка), в котором практически отсутствует место для багажа. Иными словами, классический Gran Turismo меньше всего подходит именно для больших туристических поездок. Выходит, что выпуском Gran Turismo баварский концерн исправляет историческую несправедливость? И действительно, если взглянуть на первенца нового класса (следом за пятой серией последуют и другие BMW Gran Turismo) под вышеозначенным потребительски-имиджевым углом, то все становится на свои места. Взять хотя бы необычайно комфортабельный и светлый (стеклянная крыша входит в базовую комплектацию) четырехместный салон GT. По своим размерам он практически повторяет внутреннее пространство BMW седьмой серии, что, впрочем, и неудивительно, ведь именно на базе этого лимузина и строился Gran Turismo. По большому счету разница только в высоте потолка. У GT он заметно выше. Что же до поразительного внешнего сходства с BMW X6 (Gran Turismo выглядит как основательно приплюснутое баварское внедорожное купе), то представители компании и не скрывают, что пятая серия Gran Turismo — это во многом попытка объединить комфорт легкового лимузина с универсальностью кроссовера. В результате потребитель получает мощный и комфортабельный заднеприводный автомобиль (в будущем на пятую серию GT будет ставиться и полноприводная трансмиссия), внедорожный кузов которого помимо внушительного внутреннего прост-

ранства предполагает достаточно большое количество трансформаций. Так, например, он позволяет не только сложить задние сиденья, тем самым изменив объем грузового отсека с внушительных 400 л до еще более серьезных 1700 л, но и увеличить объем багажника, не превращая GT в двухместную машину. Для этого нужно всего-навсего передвинуть весь комплекс задних сидений на 100 мм вперед. Правда, в этом случае становится очевидна некоторая компоновочная недоработка. Если задние сиденья полноценно отодвигаются, то жесткая перегородка, отделяющая багажный отсек от жилой зоны, просто наклоняется. Результатом такого, на наш взгляд, несколько странного решения стало то, что длина багажного отсека, измеренная по полу, не зависит от положения задних сидений. Но главная отличительная особенность грузового отсека BMW Gran Turismo — это ведущая в него дверь. Дело в том, что она «двухстворчатая». В зависимости от укладываемого груза можно либо вручную открыть вертикальную «крышку багажника» (доступ в грузовой отсек при этом не совсем удобен) и без нужды не «разгерметизировать» жилое пространство, либо, воспользовавшись услугами сервомеханизма, полностью распахнуть дверь этого большого баварского хечбека в стиле GT. Что касается цен, то в России «младшая» дизельная версия будет стоить от 2,5 млн руб., BMW 535i GT — 2,6 млн руб., а Gran Turismo с двигателем 550i — 3,3 млн руб.