

Крестикосодец

Новый BMW X1

катался ХАСАН ГАНИЕВ



Новый X1 —
стоцентный BMW.
(ЗНАКОМО ВСЕ, ДАЖЕ ТО,)
С ЧЕМ ЧУТЬ-ЧУТЬ
ПОЭКСПЕРИМЕНТИРОВАЛИ



ЭТОТ автомобиль — яркий продукт матрешечного тренда, обуйшего автопроизводителей, которые в большинстве своем стали лихо размножать свои успешные модели. Получается это у разных компаний в разной степени мастерски. Не будем тыкать пальцем, тем более что BMW X1 в родном семействе баварских спортивно-активных матрешек SAV точно не выглядит невзрачной пигалицей. Более того, достаточно броский внешний вид, оригинальный дизайн (он же, впрочем, типичный для марки — глазницы сдвоенных фар, майк-тайсоновские, агрессивно раздутые ноздри, пресловутый изгиб Хофмайстера в задней части боковых окон и так далее) — это лучшее, что есть в новом автомобиле. Как говаривал один политический деятель, «я заглянул в его глаза и увидел там три буквы». В данном случае мы увидели там именно BMW. Знакомо все, даже то, с чем чуть-чуть поэкспериментировали. Панель приборов, подвернутое к водителю торпедо, тоннель с бодро выскакивающим, но вряд ли долго живущим подстаканником.

Судя по особому индексу, новый полноприводный «крестик» должен занять какую-то определенную нишу на рынке, но он может запросто затмить собой модель X3 и вторгнуться в сферы ее маркетинговых интересов. То, что он симпатичнее X3, это

бесспорно. Дешевле — разумеется: цена X1 начинается с 1,5 млн руб., X3 — с 1725900 руб. А прочие параметры — предмет сравнительного анализа. Начать с того, что BMW X1 создан на платформе 3-й серии BMW, колесная база в 2760 мм у него такая же, как у третьей модели. (И она, эта база, к слову, чуть больше даже, чем у Mercedes-Benz GLK — прямого конкурента.) Конечно, X3 почти на 13 см выше, чем X1, но этот баскетбольный аргумент не мешает владельцу самого маленького кроссовера BMW высоко сидеть в самом автомобиле, а стало быть, задирает нос и смотреть поверх многих голов и крыш в дорожном потоке.

Хотя небольшой угол въезда автомобиля вряд ли позволит ему штурмовать большие бордюры и крутые склоны, но его клиренс почти в 20 см (194 мм, если уж совсем педантично подходить к габаритам) хватит, чтобы копировать иные — как дурные, так и вызывающие зависть — манеры больших внедорожников. Привод xDrive — залог стойкости автомобиля на дороге любого подчинения — хоть федерального, хоть районного, лишь бы асфальтовой. Принцип действия xDrive сопоставим с принципом работы МЧС: пока все в порядке, его не замечаешь, а случись что — тут же придет на помощь. При прямолинейном движении по сухой

дороге 40% потока мощности передается на передние колеса и 60% — на задние. В скользких ситуациях крутящий момент перебрасывается по осям и колесам в пропорции, необходимой для того, чтобы водитель эту ситуацию не заметил.

В штатную комплектацию всех BMW X1 включены 17-дюймовые колеса с беспробольными шинами. Крепкие покрышки, которые за счет жестких боковин даже в спущенном состоянии не прогибаются под тяжестью машины, позволяют спокойно (со скоростью 80 км/ч) добраться до шиномонтажа, пусть до него и 150 км.

Спортивные замашки автомобиля пусть и не так ярко выражены, как, скажем, у X6, но они угадываются ментально даже по некоторым вторичным спортивно-половым признакам, например по жестким креслам с выраженной боковой поддержкой или трехспицевому рулю с лепестками переключателей скоростей. Скорости автомобиль способен показать приличные, тем более что в Россию X1 сегодня поставляется с самыми шустрými из доступных для этой модели моторами: двухлитровым дизелем с наддувом (177 л. с., 350 Нм для версии xDrive20d), позволяющим на «механике» разогнаться от 0 до 100 км/ч за 8,4 с; тем же дизелем, но уже с двойным последовательным наддувом

TwinPower Turbo (204 л. с., 400 Нм, разгон до «сотни» — 7,3 с для версии xDrive23d) и 3-литровым бензиновым силовым агрегатом (258 л. с., 310 Нм), который с 6-ступенчатым автоматом Steptronic стреляет с места до ста за 6,8 с. К каждому двигателю, который запускается модной кнопкой «Старт/стоп», в качестве опции предлагается «скоростной пакет», увеличивающий максимальную скорость каждой версии X1 на десяток-другой километров в час.

Быстро ехать на BMW X1 — дело не почетное, скорее даже предосудительное, но отнюдь не криминальное. В автомобиле достаточно электронных помощников, чтобы подправить и сгладить огрехи водительской подготовки. Повороты облизываются благодаря системе Dynamic Performance Control, заставляющей притормаживать заднее внутреннее колесо и тем самым позволяющей водителю не тормозить, а, напротив, активнее ввинчиваться в поворот даже на очень высокой скорости. Система стабилизации DSC дополнена системами активного подтормаживания колес Dynamic и Cornering Brake Control, а также прогрессивной антипробуксовочной системой Dynamic Traction Control. Для тех, кому этого мало, — опция в виде просушки колодок Dry Braking и помощь при резком трогании с места Start-Off Assistant.