

авто

www.kommersant.ru

Понедельник 30 марта 2009 №55/П (№4110 с момента возобновления издания)

специальный выпуск

Один автомобиль — хорошо. Один автомобиль — источник радости для своего владельца. Много автомобилей, особенно в городе, обычно плохо. Много автомобилей — источник недовольства. Недовольны пешеходы, которые не чувствуют себя в безопасности и которые забыли, что такое свежий воздух. Недовольны защитники природы, которым с каждым днем остается все меньше того, что надо защищать. Недовольны сами автомобилисты, которые на стояние в пробках тратят больше времени, чем на работу или сон. Какое количество автомобилей и какие автомобили нужны городу — это задача для городских властей. Решения могут быть самые разные.

Город Зеро

ЭКОЛОГИЯ

«Кирпичом» по капоту

Радикальный способ — отказ от автомобилей как таковых. Он, безусловно, поможет справиться с целым ворохом существующих проблем, но приведет к массе других, с которыми общество уже сталкивалось в прошлых «безлошадных» веках. Рожденное в эпоху нефтяного кризиса 70-х годов и обусловленное далекими от экологии причинами, движение Carfree («Без машин») быстро набрало обороты и завоевало самых разных сторонников. Экономисты говорили о выгоде. Экологи — о пользе для окружающей среды, настаивая на том, что именно автомобильный транспорт повинен главным образом в негативном влиянии на природу. По их оценкам, автомобили дают 71% загрязнения атмосферного воздуха. Против автомобилей высказались и медики, связывающие с отрицательными факторами окружающей среды 36% случаев заболеваний и более 38% неправильного развития и становления личности. Плохие условия в городе, утверждают медики, сокращают продолжительность жизни его обитателей на шесть-семь лет.

Сторонники движения Carfree, в отличие от луддитов, не разрушают машины, а просто отказываются от их использования. Хотя бы на один день, хотя

бы 22 сентября, когда отмечается Всемирный день без машин. Впервые акция прошла в 1974 году в Голландии и не отличалась особенной массовостью. В прошлом году в ней приняло участие уже около 100 млн человек из 1,5 тыс. городов мира. В неавтомобильный день граждан призывают передвигаться на велосипедах или ходить пешком, в крайнем случае пользоваться общественным транспортом, который во многих странах делают полностью бесплатным. Цель акции не столько действительно сократить поток автомобилей на дорогах и понизить выброс в атмосферу парниковых газов, сколько показать, насколько лучше — свободнее, красивее и чище — может быть город. Впрочем, лобовые акции бессмысленны, если бы они не имели продолжения. И власти большинства мегаполисов Европы сознательно сокращают использование автомобилей для поездок по городу в пользу экологического общественного транспорта — троллейбусов и скоростных трамваев, пропускная способность которых огромна, а вред точки зрения экологии минимален. Внедряются программы по переводу автобусов на экологические виды топлива, поощряется применение гибридов, электромобилей и автомобилей на топливных элементах. В идеальном будущем автомобильный парк



должен вовсе не давать никаких выхлопов, иметь нулевую, или Зеро, вредность.

Верный расчет

Отказаться от автомобиля можно добровольно, а можно под давлением обстоятельств. Например, финансисты, когда за удовольствие от езды на автомобиле приходится платить больше. Идея душить автомобилистов налогами, тем самым заставляя их либо пересаживаться на что-либо более миниатюрное, либо отказываться от колес вовсе, не нова. И эксклюзивные права на нее не принадлежат российским

чиновникам. Несколько лет назад министр путей сообщения Великобритании заявил без всяких обиняков: «Лицезнания изначально рассчитаны на лошадей, а не на машины. Так что машин будет меньше, а платить за них вы будете больше».

Не менее сурово, но более оправданно применение высоких налогов в отношении старых автомобилей. От излишков транспорта можно избавиться, поднимая цены на бензин и солярку. Что, с одной стороны, ведет к отказу от прожорливых автомобилей и привычки в любую погоду греть двигатель в на-

дежде довести его ресурс до «миллиона», а с другой стороны — только подстегивает инфляцию, так как вслед за ценами на топливо растут обычно и цены на все остальное.

Ограничение количества автомобилей может быть более изощренным и справедливым. Идея разгрузки дорог во многих странах решается тем, что вводится определенная очередность эксплуатации автомобилей. Очередность определяется по его госномеру. К примеру, по четным числам месяца езда разрешена только на автомобилях, чьи номера оканчиваются на четные цифры, а в остальное

время — на нечетные. Так, например, ездят в Афинах, где, однако, жители специально стали покупать второй автомобиль на семью, чтобы избежать ограничений. В результате машин не стало меньше, а чистота воздуха и состояние памятников истории, ради которых, собственно, и вводили запрет, страдают ничуть не меньше.

Более жизнеспособной оказалась идея совместного использования автомобилей (Carpool), реализованная в некоторых городах США, в частности в Лос-Анджелесе. Крупнейший город штата Калифорния, идущего сегодня в авангарде авто-

мобилю-экологического фронта, одним из первых столкнулся с проблемой автомобильной перенаселенности. И одним из первых стал ее решать. На магистралях стали выделять отдельные полосы для легковых автомобилей с загрузкой больше одного человека.

Более действенным, хотя и более болезненным для рядовых автолюбителей стала реализация проектов платного проезда по городу. Проекты освобождения центра от бесплатного балласта успешно осуществлены в Осло, Нью-Йорке, Лондоне и некоторых других городах. Мера хотя и не очень

популярная — «С какой стати мы должны платить за проезд по собственному городу на собственной машине?», однако достаточно действенная. В том же Лондоне, платная зона которого включает несколько районов исторического центра, в частности Сити, Вест-Энд, Вестминстер и Сохо, дороги стали свободнее на 15%, а время нахождения машин в центре уменьшилось на треть.

Умный город

Опыт многих городов доказывает одну простую вещь: решить транспортную проблему можно только комплексно. Необходимо строить новые дороги, развязки и стоянки. Вводить в эксплуатацию экологически чистые автомобили, имеющие гибридные, водородные и электрические силовые установки. Наконец, применять современные интеллектуальные методы регулирования транспорта (успешный пример такого регулирования дает столица Южной Кореи Сеул), собирая информацию о загруженности дорог, скорости потоков, авариях и условиях для движения машин и управляя транспортными потоками в зависимости от этих условий. В идеале системы интеллектуального регулирования работают без всякого участия человека. Но исключительно во благо человека.

Александр Второвский

«В грязный сосуд что ни влей, непременно прокиснет. Нужны новые технологии для выпуска более экологичных автомобилей»

законотворчество

Избежать техногенной катастрофы, вызванной большим количеством автомобилей, можно различными способами. Один из главных заключается в принятии жестких экологических законов. О том, что сегодня делается для защиты российского общества от машин на законодательном уровне, корреспонденту «Ъ-Авто» ХАСАНУ ГАНИЕВУ рассказала НАТАЛЬЯ КОМАРОВА, председатель комитета Госдумы по природным ресурсам, природопользованию и экологии.



ют около 30% загрязнений. Для транспорта в шумовом воздействии на население составляет 85–95% на различных территориях. Все это создает реальную угрозу здоровью людей. — Можно ли согласиться с мнением, что проблемы экологии и энергосберегающих технологий для России, учитывая ее просторы и запасы, не так важны, как для Европы? — Согласиться с этим равносильно тому, что жить по принципу «после нас хоть потоп», лишить миллионы лю-

дей права дышать свежим воздухом, ограничить в ресурсах развития экономики страны. Уже сегодня около миллиона россиян живут в зонах экологического бедствия. В 140 городах, где в общей сложности проживает около 60 миллионов человек, уровень загрязнения воздуха оценивается как очень высокий и высокий. Свыше 80 миллионов россиян не имеют возможности пользоваться чистой водой. И это лишь несколько экологических «болезней» нашей страны.

О том, насколько жизненно необходимо «понуждать» к энергосбережению, не откладывая эти задачи в долгий ящик, говорит хотя бы то, что сегодня около 35% энергоресурсов мы теряем из-за расточительства, использования устаревших технологий.

Прямое следствие такой безхозяйственности — усиление нагрузки на окружающую среду, ведь именно добыча, транспортировка и использование природных ресурсов формируют более 50% общего загрязнения атмосферы, водных объектов и земель.

Таким образом, обе задачи — снижение энергоемкости экономики и обеспечение экологической безопасности — взаимосвязаны и требуют безотлагательного решения. Поэтому сегодня мы готовим ко второму чтению два во многом революционных законопроекта — Об энергосбережении и повышении энергетической эффективности и «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в целях повышения энергетической и экологической эффективности российской экономики», которые призваны стимулировать природосберегающие технологии через налоговые, тарифные, бюджетные и другие механизмы.

— Какие меры, на ваш взгляд, необходимо принять, чтобы уменьшить негативное влияние транспорта на экологическую ситуацию в стране?

— Эта задача может быть решена только системно, и приоритетов, на мой взгляд, здесь несколько. Прежде всего переход на экологически чистые виды топлива.

Важные шаги в этом направлении уже сделаны. В частности, с 1 июля 2003 года для предотвращения воздействия на здоровье человека и окружающей среду в России запрещены производство и оборот этилированного бензина. Утвержден технический регламент «О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и топочному мазуту», который устанавливает сроки перехода к более экологичным стандартам топлива. Бензин стандарта «Евро-2» может выпускаться в России до 31 декабря 2010 года, стандарта «Евро-3» — до 31 декабря 2011 года, а «Евро-4» — до 31 декабря 2014 года. После этого весь бензин в стране должен будет соответствовать стандарту «Евро-5».

По результатам совещания «О состоянии и проблемах развития нефтяной отрасли РФ», которое прошло 12 февраля в Киришах под председательством Владимира Путина, вопрос о возможности очередного переноса сроков выпуска в оборот топлива классов

«Евро-3», «Евро-4» и «Евро-5» был окончательно закрыт.

Кроме того, уже в ближайшие месяцы планируется подготовить законопроект о внесении изменений в Кодекс об административных правонарушениях, предусматривающий санкции за нарушения требований техрегламента «О требованиях к автомобильному и авиационному бензину, дизельному и судовому топливу, топливу для реактивных двигателей и топочному мазуту».

Наряду с повышением качества топлива не менее важное направление — модернизация предприятий автопрома, внедрение новых технологий для выпуска более экологичных автомобилей, ведь, как говорится, «в грязный сосуд что ни влей, непременно прокиснет».

Системные меры не просто по расширению дорожной карты страны, но и по усилению инновационной и экологической направленности развития транспортной отрасли предложены в «Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года». Речь идет, в частности, об обу-

стройстве автомобильных дорог федерального значения современными инженерными средствами защиты окружающей среды от вредных воздействий, включая применение искусственных и растительных барьеров вдоль автомагистралей, установку шумозащитных экранов.

Еще одна задача — создать экономические стимулы, ускоряющие выведение из эксплуатации и утилизацию старых автомобилей со сверхнормативным сроком службы. Актуальность таких мер очевидна. Так, например, только в Москве в 2007 году из 130 тыс. списанных машин на утилизацию поступило лишь 10 тыс. Для сравнения: в США ежегодно на утилизацию поступает более 15 млн легковых автомобилей.

— Актуальны ли в России современные технологии использования гибридов, электромобилей и автомобилей на топливных элементах?

— Развитие таких технологий с прицелом на будущее, безусловно, актуально. Но для начала нужно создать необходи-

мую инфраструктуру для обслуживания такого автотранспорта, обеспечить массовый спрос. К сожалению, экологическое сознание российских водителей, да и населения в целом, на сегодняшний день таково, что очень сложно будет убедить людей покупать гораздо более дорогие автомобили и идти на дополнительные расходы, чтобы улучшить экологическую обстановку в стране. Выгода от таких вложений видна не сразу, а затраты необходимы уже сегодня. Это и есть тот самый барьер в сознании, та скорлупа, не разбив которую, как говорится в пословице, не съешь орех. Поэтому в решении поставленных задач важно слаженно и решительно действовать по всем направлениям, повышая экологическую ответственность, меняя отношение к природным богатствам страны, эффективно используя имеющиеся и создавая новые возможности для повышения конкурентоспособности российской экономики. Только тогда, вопреки существующим трудностям, можно добиться результатов.

BMW EfficientDynamics: годы и факты

1979. Будущее водорода. BMW разрабатывает первые двигатели с цифровым электронным управлением (DME). Совместно с Национальным центром Германии по исследованию и разработке технологий в области воздухоплавления, космонавтики и транспорта BMW начал работу над перспективами использования водорода в качестве топлива будущего.



1983. Быстрый дизель. BMW выпускает первый за свою историю дизельный двигатель. Мотор 524 td, рядная «шестерка» объемом 2,4 л и мощностью 115 л. с., признается самым быстрым дизельным мотором в мире. Он позволяет автомобилю разогнаться с 0 до 100 км/ч за 13,5 сек. и развивать максимальную скорость в 180 км/ч.



1984. Зеленые приоритеты. С конвейера сходят первые европейские модели BMW с катализатором. Будучи производителем современных моторов и осознавая свою ответственность в деле защиты окружающей среды, BMW становится первым автомобильным производителем, который перевел свои модели на неэтилированный бензин.



1985. BMW Technik GmbH. Начинает работу подразделение BMW Technik GmbH, «мозговой центр» компании. Подразделение BMW Technik GmbH, объединяющее лучших дизайнеров, инженеров и технических специалистов компании, отвечает за создание концептуальных моделей, проведение экспериментов и внедрение технологий будущего.



Знаете ли вы, что:
торможение позволяет
двигаться
дальше?

www.efficientdynamics.bmw.ru

С удовольствием за рулем

авто

«BMW остается спортивным и динамичным автомобилем, но при этом бензина расходует меньше»

из первых рук

Иностранные автомобили принято «адаптировать» под российские климат, дороги и даже привычки. Определенную поправку на местную «экзотику» приходится делать и компании BMW при реализации своей новой программы EfficientDynamics. Впрочем, президент BMW Group Russia Кристиан Кремер в общем успехе программы нисколько не сомневается. Потому что в развитии технологий EfficientDynamics заинтересована не только сама компания, но и российские автолюбители.

— Чем, на ваш взгляд, автомобильная Россия отличается от автомобильной Европы?

— Россия — страна больших расстояний, не очень хороших дорог и не сильно развитой инфраструктуры. И это отличие России от Европы очевидно каждому. На бытовом уровне я могу отметить вещи, которые немалыми в Европе. Когда я увидел первый раз, как в Москве ездят по тротуарам, я был шокирован. Сегодня в больших городах ужасно загазованный воздух, дышать абсолютно нечем. И очень жалко бывает водителей кабриолетов, которые BMW тоже поставляет в Россию, которым приходится стоять рядом с чающим, пускающим струи ядовитого газа грузовиком. В порядке вещей здесь считается роскошь выбросить мусор из окошка. Впрочем, бытие определяет сознание. За последние десять лет автомобильная жизнь в стране существенно изменилась, я уверен, что изменится и поведение водителей.

— Можно ли согласиться с мнением, что проблемы экологии и энергосберегающих технологий для России, учитывая ее просторы и запасы, не так важны, как для Европы?

— Вопросы экологии важны для любой страны независимо от ее размеров и богатств. Для страны, как и для каждого человека в отдельности, важно определить свои приоритеты. Построить свою пирамиду Маслоу, в которой потребности выстраиваются в определенном иерархическом порядке. Очевидно, что на вершине ценностей любой страны, включая Россию, лежит задача не забыть города максимальным количеством автомобилей, не важно, какого качества, а иметь эффективный и экологически чистый автопарк.

— Можете ли вы оценить уровень экологического сознания российских водителей?

— Уровень нельзя назвать высоким. Многие вообще, похоже, не задумываются о защите окружающей среды — осведомленность об энергосберегающих технологиях в среде владельцев автомобилей крайне низкая. Редко можно увидеть, чтобы российские автолюбители выключали на перекрестках или в пробках двигатели. Машину в России принято прогревать по полчаса. И многие это делают прямо перед окнами жилых домов. В Сибири автомобили могут всю ночь работать с включенным двигателем. Зачем это делается — понятно. Но затраты при этом и частный владелец, и государство в целом несут колоссальные. В BMW прекрасно понимают, что усилиями только одной компании изменить настроения не получится, как не получится мгновенно и кардинально изменить ситуацию. Но ответственность за сохранение окружающей среды остается. И BMW надеется, что программа EfficientDynamics существенно поможет развитию экологического сознания и энергосберегающих технологий в стране.

— Насколько, на ваш взгляд, российские автолюбители осведомлены о программе BMW EfficientDynamics? Как вы планируете продвигать идеи программы?

— Надеюсь, что многие поклонники BMW в России о нашей программе уже информированы. Постараемся, чтобы они знали больше. Мы много думали над тем, как продемонстрировать и реализовать идеи EfficientDynamics. Для популяризации концепции EfficientDynamics мы задействуем не только прессу, но и интернет, интерактивное общение, очень интенсивно используем иллюстра-



ративный язык. Мы стараемся не только рассказать, но и показать, что значит EfficientDynamics. EfficientDynamics — я хочу это подчеркнуть особо — это не просто опция. В наших прайс-листах нет графы «EfficientDynamics». Сейчас, когда клиент в салоне покупает автомобиль BMW, он и так знает, что перед ним технически совершенный продукт. Что перед ним динамичный, мощный, спортивный автомобиль. Динамика, мощь, спортивность — в этих понятиях всегда заключалась сущность нашей марки. Программа EfficientDynamics добавляет к этой сущности понятие эффективности. BMW остается спортивным и динамичным автомобилем, но при этом бензина расходует меньше. Мы даем понять: EfficientDynamics — одно из средств обеспечения мобильности наиболее эффективным образом.

— Можете ли вы оценить потенциальную аудиторию клиентов в России, которым будет интересна концепция BMW EfficientDynamics и автомобили, использующие технологии BMW EfficientDynamics?

— Самое главное в EfficientDynamics то, что эта концепция распространяется на весь модельный ряд. Из строя не выпадает ни один автомобиль. Поэтому программа EfficientDynamics потенциально распространяется на каждого владельца автомобиля BMW. Любого автолюбителя, поверьте, независимо от того, ездит он на «семерке» с расходом 7,2 литра на 100 километров или «единичке», которая потребляет за тот же отрезок пути всего 4,4 литра, вопрос эконо-

мии топлива все равно интересует. И я уверен, что любой автолюбитель воспримет позитивно тот факт, что на АЗС ему нужно будет заезжать, к примеру, не через 500, а через 1000 километров. Не один раз в три дня, а один раз в неделю.

— Сколько автомобилей, использующих технологии BMW EfficientDynamics, вы планируете продать в России?

— В этом году в 50% автомобилей, проданных в России, были использованы технологии EfficientDynamics. В следующем году мы, я почти уверен, подойдем к цифре в 70%. На определенных автомобилях технологии BMW EfficientDynamics будут применены как полностью, так и в виде сочетания ряда опций. Тотальное 100-процентное введение технологий зависит, конечно, не только от желания BMW. Необходимые условия успеха — наличие развитой инфраструктуры и обеспечение приемлемого качества топлива. Если эти условия будут соблюдаться, то масштаб применения EfficientDynamics будет гораздо больше. Программа EfficientDynamics развивается и внедряется не ради самой себя. BMW, как производитель автомобилей премиум-сегмента, осознает свою ответственность перед миром и в экономическом, и в экологическом плане. Как у производителя автомобилей премиум-сегмента, у компании есть также ответственность за продвижение современных технологий.

— Нет ли у вас опасений, что с реализацией некоторых технологических программ BMW EfficientDynamics в России мо-

гут возникнуть трудности? В частности, с продвижением дизельных автомобилей из-за нехватки дизельных АЗС? Современных двигателей из-за плохого качества топлива?

— Основная задача тех, кто продает автомобили вообще и в премиум-сегменте в частности, — обеспечить техническую надежность своей продукции. Какой толк может быть от автомобиля, который расходует 4 литра на 100 километров, если каждый день придется ездить на сервис. Технологии EfficientDynamics не только привлекательны, но и надежны. Конечно, мы изучали состояние дел в России. Тщательно проверяли качество горючего. Нельзя сказать, что мы довольны им на все 100%. В целом по стране ситуация сложная. И все же мы пришли к выводу, что, несмотря ни на что, качество российского топлива достаточно, чтобы у наших двигателей не было проблем. Наши двигатели надежны и со многими могут справиться. Другое дело, что расход горючего, если оно не соответствует стандартам, может увеличиться. По нашим оценкам — даже на 20–25%. Очевидно, что расход топлива зависит не только от техники, но и от того, чем эту технику заправляют. Кстати, вот почему бывает очень трудно говорить о каком-то нормированном среднем расходе топлива. Использование плохого топлива приводит к уменьшению сроков между техническим обслуживанием.

— Как вы оцениваете инициативы некоторых градоначальников по продвижению малолитражек? Нет ли здесь угрозы вашей программе?

— Инициатива не нова и не уникальна. Транспортные проблемы актуальны для большинства мегаполисов. Мне, однако, кажется, что вопрос не должен ставиться так: большой автомобиль или маленький автомобиль. Вопрос должен быть такой: чистый или грязный автомобиль. Если принять экологическое регулирование численности транспорта и ввести определенную систему поощрений, то здесь сильные позиции BMW станут очень быстро очевидными. И большой зеленый BMW легко победит в споре с какой-нибудь малолитражкой, расходующей по 9 литров на 100 километров и выбрасывающей в атмосферу пару сотен граммов CO₂ на километр.

— Цены на бензин в России при любых скачках останутся, вероятно, ниже, чем в Европе. Нужны ли России в таком случае гибриды, электромобили и автомобили на топливных элементах?

— Да, в России много ресурсов. И нефти много. Но цены на бензин быстро росли

вместе с ценами на нефть, а падают они гораздо медленнее, чем цены на Brent или Urals. Этот «парадокс» — хороший повод задуматься. Европейское понимание бережливости, как и интерес к альтернативным автомобилям, должно прийти в Россию рано или поздно. Многое, конечно, зависит от того, насколько государство готово стимулировать экологическое и экономическое сознание. Важно, чтобы государство продвигало определенные программы, которые бы помогли укрепить в людях представление об энергосберегающих технологиях. Если эти программы будут реализовываться, то и нужда в альтернативных автомобилях станет более очевидной. Процесс, как говорится, пошел. В этом году компания BMW представит на российском рынке два зеленых автомобиля, модели с гибридными двигателями BMW X6 ActiveHybrid и BMW седьмой серии ActiveHybrid. Мы долго изучали возможности использования водородных машин на российском рынке. Мы хотели, чтобы здесь ездил тестовый автомобиль, который стал бы символом использования альтернативных видов топлива. Но при эксплуатации подобных авто многое зависит от инфраструктуры. Так что пока перспективы Hydrogen 7 в России из-за вопросов с заправкой неочевидны.

— Будут ли автомобили, использующие технологии BMW EfficientDynamics, в России продаваться дороже обычных?

— Мы не планируем продавать автомобили, оснащенные EfficientDynamics, по более высокой цене. И мы собираемся предлагать технологии EfficientDynamics для всего модельного ряда. Так, чтобы автомобили с технологиями EfficientDynamics и были бы «обычными» автомобилями BMW.

— Не повредят ли имиджу BMW в России как спортивному и в хорошем смысле слова агрессивному автомобилю эксперименты с энергосберегающими технологиями?

— Конечно, нет. Потому что понятие «удовольствие за рулем» закладывается в наши автомобили еще на стадии разработки. Эффективная динамика — это не меньшая, а большая динамика. Она, кстати, измеряется не только лошадиными силами или киловаттами. Динамика — это еще и крутящий момент. Сейчас мы предлагаем автомобили, двигатели которых имеют значительно увеличенные показатели крутящего момента. А то, что им нужно реже заезжать на «пит-стоппы» для заправки, так это только плюс спортивному имиджу марки.

Интервью взял Хасан Ганиев

Бисердечные

технологии

Известный мастер создания гибридных плодовых культур призывает не ждать, а брать милости от природы. Мастерство компании BMW, создающей новые гибридные автомобили и новую культуру вождения, заключается в том, чтобы не только брать, но и проявлять милость к природе.

В представлении многих гибридный автомобиль чуть ли не сродни вечному двигателю, который, как уверяют шутники-фантасты, отличается от обычного только отсутствием кнопки «выкл». Еще гибридом часто называют автомобиль, двигатель которого способен работать на нескольких видах топлива. Ближе к истине понимание гибридного автомобиля, в котором источником тяги служат два мотора — внутреннего сгорания и электромотор. Первый обеспечивает транспортному средству мощность. Главное преимущество второго заключается в спо-

собности выдать максимальный крутящий момент уже с нулевого числа оборотов. Для BMW, однако, гибрид — это не просто сочетание разных источников энергии, а скорее эффективное и интеллектуальное управление потоками энергии внутри автомобиля. Современные гибридные системы BMW экономят топливо, снижают токсичность выхлопа и при этом улучшают динамику.

Компания BMW представила гибридную версию пятой серии еще в 1985 году. С тех пор технологии постоянно развивались. Их логическим и современным воплощением стала система BMW ActiveHybrid, которая является одним из ключевых элементов программы BMW EfficientDynamics.

Почти два года назад BMW представила экспериментальный автомобиль, созданный на базе кроссовера X3, который поразили специалисты двумя вещами — использованием взамен традиционной батареи аккумуляторов блока конденса-



Активные гибриды BMW X6 и BMW седьмой серии ждут своих российских владельцев

ров, способных быстрее заряжаться и активнее отдавать энергию, а также использованием двух электромагнитных сцеплений, отделяющих электромотор от бензинового двигателя и классической трансмиссии. Последнее решение особенно ярко вписывалось в концепцию EfficientDynamics. Первое сцепление, размыкая связь между электромотором и традиционным двигателем при чисто электрическом режиме движения, исключало потери мощности на холостое прокручивание деталей заглушенного обычно-

го мотора. А второе, подключая электромотор при интенсивном разгоне, позволяло заметно улучшить динамику без дополнительного расхода бензина.

Позже был показан прототип с бензиновым мотором и двухрежимной электропротрансмиссией, созданный на базе новейшей тогда внедорожного куте X6. Идея системы ActiveHybrid заключалась в том, что один режим используется при старте и езде в спокойных режимах, а второй предназначен для резкого улучшения показателей разгона, например, при обгоне.

Дальнейшее развитие идеи гибридного BMW было продемонстрировано на Женевском автосалоне 2008 года. На опытном X5 электромотор был встроены прямо в картер восьмиступенчатой коробки передач. Это решение позволило резко сократить размеры силового установив, которая (очередной неожиданный ход) взамен бензинового двигателя использовала турбодизель удивительно малого для такой большой машины рабочего объема — всего два литра. Тем не менее благодаря применению двух

турбокомпрессоров и непосредственного впрыска топлива третьего поколения отдача у этого двигателя вполне взрослая — 204 силы. И в этом подходе скрывается основное отличие гибридных BMW от других подобных машин, где относительно малая мощность традиционного двигателя компенсируется электроприводом. Баварцы, не желая снижать динамических качеств своих машин, действуют по-другому: у них мощный двигатель внутреннего сгорания продолжает играть основную роль. А элект-

ромотор лишь помогает ему в определенных режимах. Другие интересные решения, заложенные в гибридном кроссовере: пониженная подвеска, специальные аэродинамические колесные диски, снижающие завихрения на высоких скоростях, а также батарея фотоэлементов, встроенная в крышу и предназначенная как для альтернативного питания электроэнергией вспомогательного оборудования, так и для подогрева масла в трансмиссии.

И, наконец, последняя разработка — так называемый мягкий, упрощенный гибрид, созданный на базе последнего поколения BMW седьмой серии. Все компоненты в гибридной установке подобраны под характер седана представительского класса. Другими словами, все сделано так, чтобы пользоваться было удобно и приятно. Комфорт, функциональность, люкс, динамика — все, как говорится, в одном флаконе. В BMW 7 серии ActiveHybrid восьмидилндровый бензиновый двига-

тель скомбинирован с электроприводом мощностью 20 л. с. и максимальным крутящим моментом 210 Нм. Выработка электроэнергии в электромоторе происходит за счет специальной системы рекуперации тормозной энергии, активно применяемой в серийных моделях BMW. Полученная энергия накапливается в литий-ионной аккумуляторной батарее, которая компактно размещена под багажным отсеком автомобиля. Электрический мотор-генератор выполняет, однако, лишь вспомогательные функции: он питает бортовую сеть автомобиля и помогает бензиновому мотору при разгоне. Данная система значительно дешевле других гибридных схем, но тем не менее способна экономить до 15–20% горючего.

То, насколько это выгодно, российские автолюбители смогут оценить уже совсем скоро, ведь автомобили BMW ActiveHybrid начинают продаваться в России.

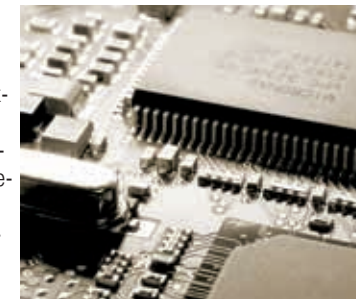
Дмитрий Гудков

BMW EfficientDynamics: годы и факты

1986. Проект «Прометей». BMW принимает активное участие в научно-исследовательском проекте «Прометей», цель которого оптимизировать транспортные потоки, повысить безопасность и эффективность автомобилей, снизить их вредное влияние на окружающую среду. Модель BMW 745 становится первым европейским автомобилем, способным работать как на бензине, так и на жидком водороде.



1987. Блок управления. BMW разрабатывает инновационную электронную систему впрыска для дизельных двигателей и представляет электронный блок управления, способный осуществлять автоматическое регулирование сразу нескольких функций двигателя. В результате двигатели работают эффективнее и становятся еще более «чуткими» к запросам водителей, ярче проявляют свой спортивный характер.



1989. Водородная станция. После десяти лет исследовательских работ над перспективами использования водорода в качестве альтернативного топлива будущего BMW открывает в Мюнхене первую станцию по заправке автомобилей сжиженным водородом. Процесс заправки осуществляется роботом, который при помощи цифровой камеры находит лючок и вставляет заправочный пистолет в бак автомобиля.



1990. Центр исследований и разработок. BMW открывает FIZ, центр исследований и разработок со штатом в 6 тыс. сотрудников. Центр включает в себя дизайнерские ателье, конструкторские бюро, тестовые площадки и помещения для испытания прототипов. Отдельное здание предназначено для работы с двигателями, где расположено 36 испытательных стендов для двигателей и динамометров.



... электричество может
снизить расходы
на бензин?

BMW
EfficientDynamics

www.efficientdynamics.bmw.ru

С удовольствием
за рулем

авто

Министр-экономист

тест-драйв

Пятое поколение седьмой серии BMW было представлено в России в конце прошлого года. Недавно три «семерки» начали курсировать в качестве шаттлов по самым «важным» столичным маршрутам. Корреспондент «Ъ-Авто» **Алексей Иванов** одним из первых оценил удобство VIP-шаттла от BMW.

Стратегия сбережения

Затертый российский стереотип: гражданин, покупающий автомобиль дороже \$50 тыс., может не думать о расходе топлива (а также стоимости запчастей, нормочасов, зимних шин и т. п.). Из этого постулата делается сразу несколько неверных выводов. Что настоящий представительский автомобиль должен потреблять бензин примерно как ракета керосин с кислородом, а всякие катализаторы выхлопа только снижают мощность и, значит, не нужны.

На самом деле современный покупатель очень хорошо умеет считать деньги. И не потому, что их у него мало. Скорее наоборот, именно благодаря этому умению он в средствах не стеснен. Выбор в пользу автомобиля с технологиями EfficientDynamics — осознанное и просчитанное решение. Попробуем объяснить, почему это именно так, на примере флагманского автомобиля модельного ряда BMW — новой модели седьмой серии (это уже пятое ее поколение), продажи которой начались в конце прошлого года.

«Семерка» — автомобиль, за рулем которого сам владелец проводит не меньше времени, чем его персональный водитель. Тем не менее в ряде случаев статус владельца обязывает уступить место за рулем другому. Поэтому корреспондент «Ъ-Авто» в данном случае поступил по принципам и большую часть поездки провел на пассажирских сиденьях. С них, пожалуй, и стоит начать рассказ. Пассажиры заднего ряда кресел обрели изрядную долю независимости от чело- века за рулем. У них теперь есть свой джойстик медиасистемы iDrive, который управляет функциями двух независимых экранов для пассажиров задних сидений. Чтобы не перегружать пассажирскую iDrive лишними функциями, управление климат-контролем передано обычным регуляторам, они также расположены на тоннеле между передними креслами. Упрощенный iDrive — настоящий подарок тем, кто не хочет разбираться в тонкостях электроники. Ведь водительская версия этой системы управляет примерно 700 функциями. Первый выезд на машине неизбежно превратится в подвиге вскрытия сейфа: поворот на 30 градусов влево — нажатие, еще поворот — еще нажатие. И так, пока не будут сделаны все необходимые настройки. Сделали? Приступаем к настройке навигации. ...

Дверью не хлопнуть — это не холодильник «ЗИЛ». Доводчик двери — обязательный элемент автомобиля люксовой категории — есть и в седьмой серии. Дверь можно легко подтолкнуть, и сервомотор аккуратно поставит ее на место, закрыв стопорный замок. Задние подголовники автоматические: они выдвигаются только тогда, когда пассажир садится на сиденье. Нет пассажира — и подголовник не мешает заднему обзору.

Казалось бы, удобная посадка и общий комфорт внутреннего пространства автомобиля не имеют отношения к его ходовым качествам и тем более к расходу топлива. Но нам кажется, что в случае с BMW седьмой серии это не совсем так. Сам стиль машины не располагает к безумной езде с дымом из-под колес на разгоне и торможением, подвешивающим пассажиров на ремнях безопасности. Машина плавно трогается, неслышно тормозит и вообще не сильно привлекает внимание пассажира к



«Семерка» — автомобиль, в котором технологии BMW EfficientDynamics получили максимальное воплощение

самому процессу передвижения. От предыдущего поколения нынешний автомобиль особенно отличается в той части, что скрыта от постороннего взгляда. Новый мотор, новые технологии энергосбережения, новые шины и ... Перечень нового можно излагать долго, но лучше остановиться на тех технологиях, которые делают эту машины по-настоящему уникальной.

Триумф технологий

В предыдущей главе мы упомянули EfficientDynamics — пакет технологий, в которых сосредоточены все достижения BMW в области рационального использования автомобильного топлива. Это не отдельный мотор, система впрыска, турбина или что-то другое — это целый комплекс систем, которые в купе делают машину самой экономичной и «зеленой» в своем классе. Для внедрения этой системы инженеры баварской компании продавали грандиозную работу: были определены все точки потери энергии и разработаны технологии, компенсирующие эти потери.

Помните, что делали владельцы старых «Жигулей» и «Волг» зимой? Они засовывали за решетку радиатора кусок картона, вырезанного из упаковочного ящика. С перекрытым потоком холодного воздуха двигатель быстрее достигал рабочей температуры, и можно было ехать, убрав рычаг «подсоса». Мотор в обычный зимний сезон не перегревался. Это была первая отечественная топливосберегающая технология: езда с вытянутой дроссельной заслонкой заметно повышала расход бензина карбюраторным двигателем. В EfficientDynamics использованный автолюбителями принцип доработан до серийного применения. При старте заслонки закрывают доступ воздуха к радиатору, за счет чего температура мотора быстро вырастает до рабочей, а расход топлива при запуске в холодную погоду заметно снижается.

Любой водитель знает: шина, перекачанная выше 2 атм., едет веселее и экономит горючее, а шина припущенная позволяет увереннее держаться на скользкой дороге, но быстрее опустошает бак. То есть либо безопасность, либо экономичность. Конструкторы «семерки» с таким компромиссом смириться не смогли. Для автомобиля были разработаны специальные шины с пониженным сопротивлением качению. Фактически это покрышки, имеющие минимальное пятно контакта, но при торможении уверенно цепляющиеся за дорогу. Собственно, вся технология заключается в использовании новых материалов с необычной реакцией на нагрузку.

Еще одна технология из серии EfficientDynamics — рекуперация (возврат) энергии при торможении. При обычной работе двигателя аккумуляторная батарея заряжается примерно на 80%. При торможении подпитка аккумулятора за счет работы мотора прекращается, а вал генератора вращается за счет усилия, передаваемого с осей колес. Это, конечно, не торможение двигателем, но часть пропадающей энергии удается преобразовать в электричество и загнать в аккумулятор.

Мы уже говорили, что специалисты BMW отыскали все, ну, или практически все точки потери энергии. Латая минимальные точки потерь, «семерка» оказалась снабжена отключаемым компрессором кондиционера, электросилителем руля (он тратит меньше энергии, чем гидросилитель), новыми смазочными жидкостями и т. д. За грамма топлива можно бороться до бесконечности — немногие знают, что при езде с включенными ксеноновыми фарами расход топлива вырастает примерно на 5%. Но на мелочах много не сэкономишь, в деле борьбы за литры нужен серьезный прорыв. И его обеспечивает мотор.

Пятое поколение «семерки» комплектуется тремя моторами. Самый мощный —

V8, 407 л. с. С такой мощностью он тратит немногим более 11 л бензина на 100 км, разгоняя машину до 100 км/ч за 5,2 сек. Второй бензиновый двигатель — шестицилиндровый рядный мощностью 326 л. с. Заявленный для него расход топлива — 10 л на 100 км. Наконец, гордость баварских инженеров — целиком выполненный из алюминия дизель мощностью 245 л. с., расходующий всего 7,2 л топлива на 100 км/ч. Его главная особенность — новая система впрыска топлива Common Rail, выпрыскивающая горючее в цилиндр под давлением 1080 бар. На рядной шестерке тоже установлена революционная система впрыска топлива — она дозирует подачу смеси с точностью до двух миллиграммов. Не сжигает лишнего и заметно экономит горючее.

Все эти моторы комплектуются шестискоростным КПП-автоматом, использованным и в предыдущей версии, но с измененной электронной начинкой. Рычаг переключения режимов занял свое место на центральном тоннеле (предпринятое в предыдущих моделях размещение его на руле было признано неудачным). Настройки шасси перекладываются системой iDrive. Их четыре: Comfort, Normal, Sport, Sport+. Выбрав спортивный режим шасси, надо выбрать аналогичный и селектором КПП — в одну функцию эти настройки не сведены.

Эта машина создавалась для скоростных автобанов. Хотя в России их пока нет, достоинства новых технологий не потеряются и на городских улицах. Отличная управляемость — наследственная черта BMW — проявилась и в этой весьма крупногабаритной машине. Настраиваемая подвеска позволяет забыть о реальном качестве столичных дорог: адаптивные фары как нельзя лучше подходят для извилистых столичных переулков. В целом можно сказать, что седьмая серия не разочаровала ни в чем. Это автомобиль, стоящий своих денег, и сделать его совершеннее, кажется, уже невозможно.

Чистота спасет мир

личный опыт

Остряки уверяют, что известная ария «La donna e mobile» из оперы «Риголетто» на самом деле является первым гимном женщине за рулем. Оперная донна АННА НЕТРЕБКО — и это уже безо всяких шуток — оказалась одной из первых, кому удалось проехать на гибридном автомобиле BMW Hydrogen 7. Гимн этому экологически чистому транспортному средству певица слагать не стала, но скрыть своего восхищения тем не менее не смогла.

— Как вы узнали об автомобиле BMW Hydrogen 7? — В 2007 году компания BMW предложила мне использовать этот автомобиль в качестве шаттла для поездок между городами во время моего европейского турне. — Как вы отнеслись к предложению? — Узнав, что BMW Hydrogen 7 — первый автомобиль-люкс, который совершенно не загрязняет окружающую среду, я была восхищена. И я подумала, что это фантастически прекрасная идея — ездить на таком автомобиле. Вообще, сочетание комфорта, стиля и «чистоты» — это очень правильный и достойный подход при создании автомобильной техники.

Каковы ваши впечатления от автомобиля и теста?

— Передвигаться на заднем сиденье BMW Hydrogen 7 так же удобно, безопасно и волнительно, как и на заднем сиденье обычного седана седьмой серии. Та же динамика, те же ощущения. Вы не чувствуете никакой разницы. Но она тем не менее есть. Эта разница — в технологиях.

Что было наиболее запоминающимся во время вашего европейского турне на автомобиле BMW Hydrogen 7?

— Некоторые люди, вероятно, думают, что оперной артистке должно быть все равно, какой выхлоп у ее автомобиля и как ее автомобиль влияет на экологическую ситуацию. Но меня это действительно волнует. Мне приятно думать, что я могу что-то сделать. И для меня важным во всем этом мероприятии был сам факт того, что я езжу на чистом автомобиле, который не наносит вреда природе, и что у меня есть возможность рассказать об этом автомобиле.

Как вы отреагировали на то, что компанию вам в тесте BMW Hydrogen 7 составили многие знаменитые люди, а также коллеги по цеху? В частности Пласидо Доминго?

— Я получила настоящее удовольствие от того, что показывала и рассказывала своим знакомым о BMW Hydrogen 7. Это фантастический автомобиль, который наверняка понравился всем, кто на нем катался. Уверена, что и Пласидо был в восторге.

Была ли у вас возможность обсудить с кем-то из знаковых BMW Hydrogen 7?

— Шанс проехать на этом автомобиле получили каждый член моей команды. И все были одинаково удивлены тем, насколько тихим оказался BMW Hydrogen 7. Мне лично эта особенность автомобиля показалась особенно ценной, поскольку перед любым выступлением мне необходимо максимально сосредоточиться.

Можете ли вы сравнить свой опыт вождения BMW Hydrogen 7 с опытом управления другими автомобилями марки BMW и автомобилями вообще?

— Как «гастрольный» автомобиль, как лимужина, который перевозит вас от одного театра до другого, от офиса до зала, от аэропорта до банка, Hydrogen 7 незаметен. Он само



Анна Нетребко считает BMW Hydrogen 7 автомобилем будущего

совершенство. Но для личного пользования, особенно при передвижении зимой или в межсезонье на скользких дорогах, я предпочитаю все-таки внедорожники с низким уровнем выхлопа и потребления топлива. Такие, как BMW X5 Diesel, например. Отличный автомобиль класса SUV.

Каково было ваше представление о марке BMW до теста и изменилось ли оно после теста Hydrogen 7?

— Я знала и знаю многих автолюбителей — владельцев автомобилей BMW. Так что марка мне хорошо знакома. Мне нравятся немецкие автомобили и технологии, которые в них используются. Эти автомобили надежны. Тест BMW Hydrogen 7 убедил меня в том, что немецкие автомобили еще и экологичны.

Понравился ли вам звук аудиосистемы BMW? И что вы слушали во время поездок на Hydrogen 7?

— Понравился. Кто-то может решить, что я и в автомобиле слушаю только оперную музыку. Но это, конечно, не так. Когда я сама за рулем, я включаю диски с записями исполнителей поп-музыки — Pink, Green Day, Amy Winehouse, Duffy. Они мне нравятся.

Вы обладательница первой награды CleanEnergy Award. Что она значит для вас?

— Это действительно ценная награда для меня. Возможно, не все еще осведомлены о существовании BMW Hydrogen 7 и современных технологиях BMW, не все могут совершить тест-драйв этого автомобиля, да и автомобилей таких пока мало, как мало и заправокных станций для них — пусть так, это не важно. Важно изменить свое представление об автомобилях, на которых вы ездите. Автомобиль с большим мотором, чадящим и потребляющим много топлива, — это совсем не круто, это не предел мечтаний. Моя мечта — иметь автомобиль, который был бы мощным, динамичным и одновременно дружелюбным по отношению к окружающей среде. Такой автомобиль, как BMW Hydrogen 7.

Что нужно, чтобы мир стал чище?

— Начать можно с малых практических шагов. Не только политики и ученые обязаны что-то менять в нашей жизни. Каждый из нас может и должен внести посильный вклад в то, чтобы наша планета оставалась такой же прекрасной и полной жизни. Начинать можно и нужно уже сегодня.

Интервью взял Хасан Ганиев

ЛИЧНОЕ ДЕЛО

Анна Нетребко. Родилась в Краснодаре. Оперная певица, сопрано. Народная артистка России. Лауреат: Всероссийского конкурса вокалистов им. М. И. Глинки (Москва, 1993), Международного конкурса молодых оперных певцов им. Н. А. Римского-Корсакова (Санкт-Петербург, 1996), российской музыкальной премии Casta Diva (1998), высшей театральной премии Санкт-Петербурга «Золотой софит» (1999), Государственной премии Российской Федерации 2004 года в области литературы и искусства за талантливое воплощение на оперной сцене образов русской и мировой классики, прославляющее великие традиции отечественной вокальной школы (2005), премии «Музыкант года» журнала «Музыкальная Америка» (2007), премии Classical BRIT Awards 2008 года в номинации «Лучшая исполнительница». Награждена медалью «Герой труда Кубани».

BMW Hydrogen 7. Презентация состоялась в 2007 году. Hydrogen 7 работает как на жидком водороде, так и на обычном бензине. Hydrogen 7 может проехать 200–300 км на водороде и 480 км на бензине. При работе на водороде мощность двигателя составляет 170 кВт (228 л. с.), крутящий момент — 337 Нм. На бензине 120-цилиндровый двигатель развивает мощность 194 кВт (260 л. с.). Максимальная скорость — 229 км/ч. Разгон до 100 км/ч — 9,5 сек. Тест-драйв этих практических совершенно чистых автомобилей кроме Анны Нетребко совершили председатель Европарламента Ганс Герт Поттеринг, вице-президент Еврокомиссии Понтер Верхойген, князь Монако Альберт II, актеры Уилл Феррелл и Камерон Диас, телеведущий Джей Лено и другие. Киноактриса Хилари Суонк за рулем гибридного седана преодолела планку суммарного пробега автомобилей в 3,5 млн км.

BMW EfficientDynamics: годы и факты

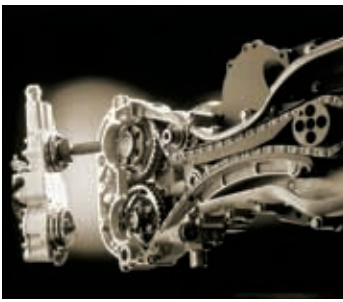
1991. Электрический BMW.

Поиски альтернативы автомобилю с двигателем внутреннего сгорания дают потрясающий результат: Подразделение BMW Technik GmbH, объединяющее лучших дизайнеров, инженеров и технических специалистов, представляет электромобиль E1. Литера E в названии автомобиля означает не поколение кузова, как это принято у BMW, а «экспериментальные электромобили».



1992. Клапаны под контролем.

BMW представляет VANOS (Variable Cam-Shaft Control), инновационную технологию по контролю и изменению положения клапанов. Эта технология благодаря кратчайшему времени регулирования сокращает потери на газообмен и тем самым повышает мощность, крутящий момент и реакции двигателя, а также положительно влияет на расход топлива и уровень токсичности автомобиля.



1995. Легкое шасси. BMW первой среди автомобильных компаний начинает выпуск шасси из легкосплавных материалов. Передняя ось, многорычажная задняя подвеска и некоторые элементы тормозной системы BMW 5-й серии целиком сделаны из алюминия.

BMW на газу. BMW выводит на дороги всего мира первые серийные автомобили BMW 316d и BMW 518d, работающие на природном газе.



2000. Водородный марш.

BMW первым среди мировых производителей официально представляет автомобили, способные работать как на бензине, так и на жидком водороде.

2002. Устойчивое развитие.

В рамках мирового турне BMW CleanEnergy и для демонстрации своих технологий BMW представляет модель 745h с водородным двигателем на Всемирном саммите по устойчивому развитию в Йоханнесбурге, ЮАР.



... минимальное усилие может дать
максимальные
результаты?

BMW
EfficientDynamics

www.efficient
dynamics.bmw.ru



С удовольствием
за рулем

авто

Крутящий момент

драйв

Учиться никогда не поздно и никогда не лишне. Особенно если речь идет об управлении автомобилем BMW, ведь каждый из автомобилей этой марки имеет не только свою особенную техническую начинку и дизайнерскую философию, но и требует своего стиля вождения. Российские школы вождения BMW открыты для тинейджеров и топ-менеджеров, асов и новичков.



Каждый год более тысячи человек получают сертификаты московской школы BMW

Учебные центры компании в России работают в Москве и Петербурге. Московская школа начала прием учеников в мае 2002 года. Занятия проводятся на специальном автодроме площадью 50 тыс. кв. м на Ходынском поле, на спецполигоне в Дмитрове, а также на улицах города, то есть в самых «боевых» условиях.

Каждый год из московской школы выходит более 1 тыс. выпускников, получающих сертификаты об окончании курсов. Питерская школа BMW действует с 2006 года. Занятия ведутся в основном на полигоне на Крестовском острове недалеко от стадиона имени Кирова. Именно здесь нашлась площадка приемлемых размеров с достаточной зоной безопасности и неплохим дорожным покрытием, которое позволяет проводить тренировки разного уровня сложности. Кроме того, часть дорожного полотна имеет специальное покрытие инертол и орошается из специальной гидроустановки. Это дает возможность моделировать различные ситуации и условия вождения автомобиля.

Различия между школами только географические. Методики, автомобили и цели одни и те же. Основной принцип — безопасность вождения. Главная цель — добиться гармонии между водителем и автомобилем. Инструкторы BMW учат пользоваться всеми вспомогательными системами автомобиля, одновременно внушая ученикам, что все электронные системы безопасности работают в пределах законов физики.

Специалисты школы BMW учат не просто водить автомо-

биль, но и уметь «читать» дорогу, видеть и, что гораздо важнее, предугадывать ситуацию. Ученикам с различной подготовкой в школе BMW предлагаются разные курсы. «Основной» предполагает теоретические и практические занятия по подготовке водителей к сдаче экзаменов на получение водительских прав категории «В». В рамках этого курса стажеры отрабатывают навыки вождения в типичных ситуациях и получают конкретные теоретические и практические рекомендации по правильному поведению в опасных ситуациях. Курс «Начальный» закладывает фундамент навыков профессионального управления автомобилем, здесь водителям предлагаются полезные советы, теоретические уроки, четко согласованные практические занятия. Курс «Практи-

ческий» ориентирован на водителей, желающих получить дополнительную практику управления автомобилем. Особое внимание уделяется тонкостям маневров, что позволяет стажерам четко справляться с наиболее распространенными опасными ситуациями. Есть и курс «Габаритной подготовки», чье название говорит само за себя: здесь ученик имеет возможность получить точное представление о габаритах автомобиля и научиться правильно решать вопросы, связанные с движением в плотных потоках и при парковке. Курс «Городской» адресован водителям, желающим усовершенствовать стиль и навыки безопасного управления автомобилем в городском потоке. Курс включает в себя сложные маневры, требующие концентрации внимания и виртуозно-

сти управления автомобилем в условиях интенсивного городского движения. Курс «Безопасный» — это управление автомобилем в нештатных ситуациях. Водитель должен приобрести навыки выполнения маневров различной сложности, например управления автомобилем в заносе на скорости, экстренного торможения, перестройки при торможении. Московский центр предлагает также несколько «именных» курсов обучения Екатерины Карениной. В частности, курс «Зимний Lady Winter». Рассчитан он, как нетрудно догадаться, преимущественно на водителей-женщин, но дает совсем не дамские навыки — управление автомобилем на скользкой дороге, выполнение управляемого заноса и даже полицейского разворота.

Михаил Гришин



Занятия проводятся также на улицах города, то есть в самых «боевых» условиях

Школа рулевых игр

мастер-класс

«Если Бог создал нас ходить по земле, — недоумевал знаменитый гонщик Стерлинг Мосс, — зачем же он нам дал ноги, которые так идеально подходят под педали автомобиля?» Одного, даже идеального соответствия органов управления автомобилем и водительских конечностей, впрочем, недостаточно, чтобы хорошо управлять автомобилем. Хороший водитель — думающий водитель. В этом уверен руководитель школы водительского мастерства BMW и MINI в Санкт-Петербурге АЛЕКСЕЙ МАСЛОВ.

— Когда была организована школа водительского мастерства BMW? — В 1977 году в Мюнхене был открыт учебный центр BMW Driver Training. Это было началом всех начал. Школа водительского мастерства BMW и MINI в Санкт-Петербурге открылась в марте 2006 года на Крестовском острове. Цель обучения в учебных заведениях BMW по всему миру одна: добиться того, чтобы привить автолюбителю более совершенные навыки вождения автомобиля. — Сколько учеников прошло через вашу школу за время ее работы? — За три года около 1400 человек успешно освоили самые разные виды программ безопасного вождения. — Расскажите вкратце о команде инструкторов школы. Кто они?

— Сейчас в питерской школе водительского мастерства работают три автомобильных инструктора и один инструктор по управлению мотоциклами. Кстати, все учителя сами регулярно проходят обучение в Академии инструкторов BMW. Дмитрий Никончук имеет сертификат по первому уровню, обучался в Мюнхене. Я успешно сертифицировался на Зальцбургринге в Австрии по второму уровню (скоростные курсы и тренировки по М-моделям). В январе мы с Дмитрием прошли также зимний курс вождения BMW в Швеции. Кроме инструкторской академии BMW все наши преподаватели имеют огромный опыт участия в соревнованиях по авто- и мотоспорту. Дмитрий — мастер спорта по автотралли. Александр Вязьменский — кандидат в мастера спорта, победитель чемпионата России по автотралли 2007 года. Мототренер Станислав Чыженко успешно участвует в соревнованиях



Большой спортивный опыт — отличительная черта инструкторов школы водительского мастерства BMW в Санкт-Петербурге. Школа предлагает два зимних курса на льду и три летних на асфальте

по мотокроссу. Я — обладатель кубка России по автотралли и мастер спорта в этой дисциплине. Спортивный опыт очень помогает нам в нашей работе, ведь все приемы активного управления пришли из спорта. — Какие курсы предлагаются в школе BMW? На каких моделях BMW ведется обучение? — Цель всех курсов, которые мы ведем в школе BMW, — безопасное управление автомобилем на различных скоростях и при разных погодных условиях. У нас не гоночная школа, мы не считаем секунды и не бьемся за полу-позиции. Каждый курс имеет свои цели и задачи. Обязательно практическое применение полученных навыков. Основная наша цель — научить водителя прогнозировать то, как будет развиваться дорожная ситуация и как отреагировать автомобиль на его действия за рулем. Мы стараемся объяснить и то, как не доводить дорожную ситуацию до критической, и что делать, если человек в нее уже попал. В критической ситуации нет времени на размышления и эксперименты. Действия водителя должны быть безошибочными, точными и быстрыми, чтобы не покинуть пределы дороги, избежать столкновения с внезапно остановившимся или выскочившим навстречу автомобилем. Отработкой именно таких действий мы и занимаемся на практических занятиях. Мы моде-

лируем такие ситуации. В некоторых упражнениях специально совершаем ошибки, для того чтобы научиться не совершать их на дороге. Мы работаем по программам, разработанным Академией инструкторов BMW. Проводим два зимних курса на льду и три летних тренинга на асфальте. На первые уровни (как летом, так и зимой) мы допускаем клиентов на любых легковых автомобилях, не обязательно производства BMW. Следующие курсы более скоростные, и на них возможно попасть только на фирменном автомобиле из нашего собственного парка. Это продиктовано прежде всего соображениями безопасности: мы должны быть уверены в исправности автомобиля при выполнении упражнений на высокой скорости. Кроме этого в школе есть курс для начинающих водителей или для тех, у кого имелся длительный перерыв в вождении автомобиля. Цель этого курса — научить курсанта чувствовать габариты автомобиля, освоить движение в ограниченных пространствах, двигаться задним ходом по зеркалам, парковаться и маневрировать в плотном городском потоке. — Рассказываете ли вы своим клиентам о технологиях BMW EfficientDynamics? — Мы рассказываем обо всех новых технологиях, которые предлагает концерн BMW. О том, как работают современные электронные системы

и как ими оптимально пользоваться. — Можно ли, на ваш взгляд, научить клиентов с максимальной пользой использовать эти технологии и как? — Технологии EfficientDynamics разработаны таким образом, что все это оптимально работает без участия водителя. Можно дать только одну рекомендацию: на машинах с механической коробкой передач выбирать ту передачу, которая рекомендована на дисплее, оптимальная машина сделает сама. — Как, на ваш взгляд, нужно водить автомобиль, чтобы удавалось совмещать удовольствие за рулем, экологичность и небольшой расход? — Прежде всего разумно. Если торопишься — нажимай и используй всю динамику, получай удовольствие. Если время терпит, то старайся сохранять равномерный темп. Избегай резких разгонов и торможений. Просчитывай ситуацию на несколько ходов вперед. В повороте выбирай траекторию наибольшего радиуса — получишь экономию и опять же удовольствие. — Как инструктор школы BMW, вы, вероятно, лучше других видите достоинства автомобилей BMW. В чем они? — Во всем. Это автомобили, собранные из одних достоинств. Интервью взял Хасан Ганиев

НАГРАДА

Троекратное ура

Среди всех призов, премий и наград, которые получают автомобильные производители, самые ценные и почитаемые — от клиентов. Всегда правых, всегда объективных, голосующих сердцем и кошельком. Имидж действительно ничто, если он не нравится окружающим. Тот факт, что имидж BMW на высоте и в почете, доказывают многие исследования. В том числе и ежегодный опрос более 12 тыс. потребителей, проводимый интернет-изданием Kelley Blue Book и награды Brand Image Awards за 2008 год, присуждаемые по его итогам. Наград автомобили, голосовавшие на сайте kbb.com, BMW присудили целых три. Больше, чем любому другому автомобилю производителю. Во-первых, BMW назван самым крутым брендом (Coolest Brand). Крютости BMW, как показывает исследование, все возрасты покорны. «Часто бывает так, — справедливо замечается в наградной записи Kelley Blue Book. — То, что круто для

2009 Kelley Blue Book® Brand Image Awards

www.kbb.com

детей, безразлично взрослым. А то, что нравится взрослым, вызывает скуку у детей. Автомобили BMW называют крутыми и желанными как подростки, не имеющие еще водительских прав, так и молодые сердца пенсионеры». Во-вторых, BMW — это самый драй-

верский бренд (Best Performance Brand). Любый автомобиль с эмблемой BMW всегда оставался одним из самых быстрых и захватывающих интересных в своей категории, будь то спортивное купе серии M или трехрядный SAV BMW X5. Наконец, автомобили под брендом BMW, по мнению водителей, отличаются несравненным дизайном кузова (Best Exterior Design Brand). Смелые формы автомобилей находят понимание и вызывают симпатии все большего числа автолюбителей. И соответственно, завоевывают все большее число почетных призов и премий. «На парковке рядом с BMW, — констатирует Kelley Blue Book, — любой другой автомобиль выглядел открыто скучным».

BMW EfficientDynamics: годы и факты

2003. Быстрее. Сильнее. Легче. BMW представляет автомобили с кузовными деталями, сделанными из пластика и армированного углеволокна. **2004. Еще легче.** BMW добивается новых успехов в снижении веса своих моделей, а также запускает в производство новое поколение шестицилиндровых бензиновых моторов с блоками цилиндров из магния, материала еще более легкого по сравнению с алюминием.

2007. Удовольствие за рулем. Совершенствуя работу системы активного круиз-контроля, BMW представляет технологию Stop & Go. Эта новинка позволяет загодя распознать другой автомобиль на дороге и в зависимости от расстояния до него соответствующим образом снизить скорость и избежать столкновения. Система Stop & Go позволяет водителю чувствовать себя более безопасно и комфортно за рулем автомобиля.

Зеленый герой. В своем ежегодном выпуске британский специализированный журнал Car присудил BMW особую награду Green Award «за простые, доступные и имеющие огромную пользу» технологии на пользу окружающей среде.

2008. Зеленый автомобиль года. Автомобиль BMW 118d получает наивысшее признание публики и удостоивается звания «самого зеленого автомобиля года». Многочисленные международные награды, в частности «Зеленый руль» от еженедельника Bild am Sonntag, полученные за программу BMW EfficientDynamics, подтверждают ее успех и помогают BMW продолжать искать новые решения.

Все это возможно благодаря

BMW EfficientDynamics

Меньше топлива. Больше динамики.

узнайте больше на www.efficientdynamics.bmw.ru

BMW EfficientDynamics

www.efficientdynamics.bmw.ru

С удовольствием за рулем