



Шесть цилиндров на один «диван» МОТОЦИКЛЫ BMW K1600GT И K1600GTL

Павел Филенков

Люкс-туреры завистники называют «диванами на колесах». Этот класс в свое время открыл и в одиночестве в нем обособился мотоцикл Honda Gold Wing. Позже лидерство в престижном классе пытался захватить туристический мотоцикл K1200LT. Обладая рядом достоинств, традиционных для мотоциклов BMW, он некоторое время конкурировал с японцем, но баварцы не были готовы противопоставить что-то (не выручила даже моторизованная центральная подножка) новому 1800-кубовому шестицилиндровому оппозитному двигателю последнего поколения «Хонды». Выпуск флагмана линейки мотоциклов BMW был прекращен, и никакой замены ему производители несколько лет не предлагали.

И вот наконец сначала — слухами, потом — умело слитыми «шпионскими» фотографиями, а в начале этого года и полноценной презентацией баварский концерн представил преемника своего прежнего флагмана. Правильнее сказать — преемников, потому что журналистам показали сразу два новых мотоцикла: K1600GT, более спортивный, и K1600GTL, с чертами «Гранд Туризм», внятно акцентированными для непонятливых массивным задним кофром со спинкой для пассажира.

Главной новостью презентации стал, конечно, двигатель. Новизна заключается не только и не столько в его рабочем объеме (1600 куб. см, как не трудно понять из обозначений моделей мотоциклов), сколько в числе цилиндров — шесть! Шестицилиндровый двигатель впервые установлен на серийную модель баварского мотоцикла, причем этот рядный двигатель установлен поперек, но сам мотоцикл при этом совершенно не кажется излишне широким. Двигатель, действительно, прекрасен и внешне (хромированные цифры 6 на боковинах на всякий случай напоминают вам об основной «фишке» мотора) и внутренне: 160 честных баварских лошадиных сил и 175 н/м крутящего момента. Если по числу цилиндров новый BMW лишь только догнал бывшего японского

конкурента, то по мощности и крутящему моменту — опередил. Почему — «бывшего»? А потому, что маркетологи баварского концерна уже не рассматривают Gold Wing в качестве конкурента своим новым машинам, считая их гораздо более спортивными и относящими скорее к спорт-турерам. Понятно, что такое позиционирование находится в некотором противоречии с утверждением относительно преемственности с моделью K1200LT, но на ходовые качества мотоциклов это противоречие не влияет.

Мотоцикл буквально напичкан нововведениями. Из наиболее заметных стоит назвать электронную систему переключения настроек управления, систему адаптивного головного света и электронную систему управления настройками подвесок. Первая система, переключавшаяся с нового superbайка BMW K1000RR, имеет три режима — «Rain», «Road» и «Dynamic» — и воздействует на настройки двигателя, систему контроля сцепления с дорогой и управление газом (тоже электронное!). Система настолько глубоко вмешивается в управление, что переключение режима создает впечатление, будто пересел на другой мотоцикл. Правда, для полноценного тестирования режима «Dynamic» потребуется что-то похожее на трек и спортивные навыки. Адаптивность головного света (естественно, ксенонового) обеспечивает неизменность пучка в вертикальной плоскости при наклонах мотоцикла в поворотах, как бы вы ни «закладывали» мотоцикл в вираже, освещенность обочин не изменится, а встречные водители не будут ослеплены. Дополняют возможности адаптации мотоцикла три режима настройки подвесок — «Sport», «Normal» и «Comfort». Ну и интегрированная АБС, естественно, наличествует в базовой комплектации.

Вряд ли стоит говорить, что все привычные атрибуты гранд-турера — аудиосистема с возможностью подключения флешек и MP3-плееров, навигатор, Bluetooth-коммуникация

между мотоциклом, пилотом и пассажиром — в оснащении мотоциклов, естественно, присутствуют, хотя некоторые из них — не во всех комплектациях. В отличие от предшественника новые мотоциклы оказались без задних колонок, но это лишь открывает простор кастомайзерам, которые, наверняка, проявят все буйство своей фантазии, пытаясь занять весьма приличный объем багажных кофров сабвуферами, колонками, усилителями и прочей столь же полезной для управляемости и динамики начинкой. Лишились новые модели и традиционной для BMW системы управления поворотниками с помощью лепестков, расположенных на пультах руля. Причина возврата к традиционному расположенному слева трехпозиционному переключателю — перегруженность пультов различными органами управления. По словам конструкторов, мотоциклы BMW лишились этих лепестков навсегда. Даже немного жаль: эти переключатели были такой же изысканной отличительной чертой баварских байков, как у Bentley — архаичные вытягивающиеся «пимпочки» управления воздушными заслонками.

Что касается ходовых качеств новых мотоциклов, то они безупречны. Некая непривычность реакции электронной системы управления газом устраняется либо настройками, либо практикой. Разгон до 100 км/час занимает, по ощущению (производитель эти данные не декларирует), немногим более трех секунд, что для дредноута весом под 350 кг — очень достойный показатель. Максимальная скорость искусственно ограничена цифрой 240 км/час. Напомним, что соответствующие динамические показатели предшественника составляли 210 км/час и 5,4 секунды соответственно. Если же упрек в «диванности» новинок все-таки от кого-то прозвучит, то кофры — долой, переключатель настроек — в положение «Dynamic», режим подвесок — в «Sport», и — на серпантин. Главное — чтобы вы смогли всему этому достойно соответствовать.