10

дорогие удовольствия

Естественность быстрой езды

НОВЫЙ BMW M5

Хасан Ганиев

ЕСЛИ ДЛЯ BMW M5 НЕ ВЫДЕЛИТЬ СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПОЛОСЫ НА ДОРОГАХ, ТО ЭТОЙ МАШИНЕ НУЖНО ПРИСВОИТЬ КАКОЙ-НИБУДЬ ОСОБЫЙ ЦВЕТ — ЧТОБЫ ВСЕ ПОНИМАЛИ, КАКОЙ АВТОМОБИЛЬ ЕДЕТ РЯДОМ

В РЯДУ белых седанов BMW, припаркованных носом к лужайке, затесался один черный «бумер». «В каждой семье — своя черная овца» — так в далеком 1984 году рекламировали на Западе первый экземпляр BMW M5. Сегодня эта реклама представляется как минимум наивной и по замыслу, и по исполнению. Да и знаменитый фордовский принцип «автомобиль может быть любого цвета, при условии что этот цвет — черный» в отношении M5 не применялся. Даже в самом начале истории этой модели. Сегодня просто черный BMW M5 — это маргинальный субъект автоиндустрии, нечто на обочине тренда. В наши дни заряженный «бумер» может быть черным только при условии, что это «замороженный черный» (или по-английски Frozen Black) «бумер», завораживающий своей космической непроницаемостью от решетки радиатора до заднего бампера. Для кузова нового BMW M5 на выбор предлагается еще 7 цветов, в том числе эксклюзивные для версии M варианты «синий Монте-Карло металлик», «Сильверстоун металлик» и «серый Сингапур металлик». У этих эксклюзивных цветов с гоночными оттенками — своя магия. С автомобилем такого цвета у водителя, кажется, только одна дорога — на гоночное кольцо. Ну или обратно. И в этом, похоже, убеждены все окружающие. «Едете на трек? Или уже полихачили?» — спросил меня продавец магазина в Андалусии, у которого я остановился на пару минут. Оказалось, что именно цвет кузова моего M5 дал ему правильную подсказку. Он даже угадал трек, на котором мне и довелось полихачить, что было, наверное, нетрудно: легкая пыль с полигона Ascari Race Resort (что рядом с испанской Рондой) придала особый оттенок моему «синему Монте-Карло».

Я не случайно зациклился на цвете M5. Потому что если для BMW M5 в городах не выделять специальные полосы на дорогах, то их обязательно нужно раскрашивать в какой-нибудь особый «металлик». Чтобы все остальные понимали, какой автомобиль с ними по соседству. И не расслаблялись. Да и самому водителю цвет всегда должен напоминать об особой сути машины.

Новый M5 впечатляет не столько количеством лошадей — их у спорткара целых 560! — сколько тем, как используется вся спрятанная под капотом мощность. Высокооборотный двигатель V8 с технологией Twin Power Turbo и 7-ступенчатая коробка передач M Drivelogic с двумя сцеплениями выполняют желания водителя «на щелчок пальцев», позволяя ускориться мгновенно и безусловно. С нуля и до 100 км/ч M5 разгоняется за 4,4, а с нуля до «тысячи» — за 21,9 сек.

Максимальная скорость, если она не ограничивается электроникой, достигает 305 км/ч. Этот рубеж представляется фантастическим, труднодостижимым в обычной жизни. Поэтому мне важнее кажется другая тактико-техническая характеристика: максимальный крутящий момент 680 ньютон-метров двигатель выдает в диапазоне 1500 — 5750 об/мин. Это практически вся шкала тахометра, и этот диапазон в три раза больше, чем у предыдущего мотора. Чтобы набрать с «загородных» 80 км/ч «магистральные» 120 км/ч M5 требуется всего 3,7 секунды на 4-й передаче и 4,6 секунды на 5-й.

Будучи самым мощным когда-либо устанавливавшихся на автомобили BMW M, новый 4,4-литровый турбомотор одновременно попал в рекордсмены и по расходу топлива: он на 30% меньше, чем у прежней модели. В смешанном цикле M5 потребляет 9,9, а на трассе — 7,6 литров горючего. Заявленный расход в условиях города заметно выше — 14,0 литров, однако система автоматического выключения и перезапуска двигателя Auto Start Stop позволяет пересматривать в сторону понижения и этот показатель. К слову, для городских пробок инженеры BMW снабдили M5 специальной системой помощи Low Speed Assistance, которая удерживает водителя и двигатель от помешательства и выплеска агрессии.

Но все же любая узда противопоказана M5. Правильным способом утихомирить спорткар — во всяком случае на гоночном кольце Ascari — считается просто быстрый проезд по кольцу после полудюжины боевых кругов. Ехать быстро на M5 не только естественнее, чем ехать медленно, но и интереснее. Скорость автомобиля и меру собственного азарта можно менять при помощи рычага, переходя с автоматического режима D на спортивный S, или при помощи подрулевых лепестков. Есть еще и кнопка отключения курсовой устойчивости. Но это дело обычное. Другое дело — кнопки вокруг рычага, с помощью которых инженеры компании как будто бы поделили всю умную электронику по зонам ответственности. Одна кнопка меняет скорость переключения передач. Вторая — остроту руля. Третья — жесткость амортизаторов. Четвертая — скорость управления дроссельной заслонкой. То есть в M5 все раздельно. Водитель не задает автомобилю некий общий спортивный (и часто мифический) режим, а может сам поменять свойства конкретного узла. Понравившийся результат можно сохранить в памяти, для чего требуется нажать и некоторое время удерживать нужную кнопку на многофункциональном рулевом колесе. Так как кнопок памяти две, то при помощи одной можно сохранить экстремально гоночный настрой автомобиля, а при помощи другой — наиболее комфортный.

Новый BMW M5 сносит на обочину старые представления о спорткаре как о «рабочем станке», за которым нужно потеть и мучиться. Даже в базовом исполнении и даже на гоночном треке автомобиль делает перемещение в пространстве увлекательным и приятным занятием. И все же M5 немыслим исключительно в стандартном исполнении. Без проектора на лобовое стекло, который показывает и данные тахометра, и выбранную передачу, и скорость передвижения, и знаки ограничения этой скорости, M5 нет смысла выезжать на трек. Но с трека ему нет смысла уходить без систем помощи при перестроении и слежения за разметкой, систем кругового обзора Surround View и ночного видения BMW Night Vision с функцией распознавания пешеходов. И как можно при 560 лошадиных силах не поставить на автомобиль камеру заднего вида или сигнализацию аварийного сближения при парковке? Отказавшись от опции Apps (Приложения), владельцы Apple iPhone и других смартфонов рисковали бы на время езды выпасть из онлайна. А с этой опцией они могут принимать станции веб-радио и отображать записи в Facebook и Twitter на бортовом мониторе. Том, что установлен на BMW M5.