

НАВСТРЕЧУ КОМФОРТУ

11 И 12 ФЕВРАЛЯ АВТОЦЕНТРЫ «ЕВРОСИБ ЛАХТА» И «ЕВРОСИБ СЕРВИС ЦЕНТР» ПЕРВЫМИ СРЕДИ ОФИЦИАЛЬНЫХ ДИЛЕРОВ В ПЕТЕРБУРГЕ ПРЕДСТАВИЛИ НОВЫЙ BMW ТРЕТЬЕЙ СЕРИИ. ГРИГОРИЙ ХРАБРОВ

Если спросить у любого из нынешних владельцев BMW третьей серии, какие ассоциации вызывает у него любимый автомобиль, то, скорее всего, он вспомнит про оборотистый атмосферный мотор и отличную управляемость. Однако новое, шестое по счету поколение «тройки» вносит свежие ингредиенты в привычный коктейль. Как и другие модели концерна, в своем развитии «трешка» на полном ходу несется в направлении комфорта. В этом нетрудно убедиться, даже не садясь за руль эффектной новинки.

Петербуржцы смогли увидеть новый автомобиль практически одновременно с жителями Мюнхена и всего через месяц с момента публичной премьеры на автошоу в Детройте.

Конечно, к моменту показа многие уже изучили «тройку» по фотографиям и прочли отзывы тех счастливых, кто смог испытать машину на ходу. Однако, признаюсь, «живую» она выглядит гораздо интереснее, чем на фото. Особенно в этом смысле выделяется машина красного цвета — непривычно яркая и эффектная. К слову, большинство «третьих серий» с прежним кузовом (его индекс E90) продавались в скучном серебристом цвете. Сумеет ли футуристичная новинка (нынешний кузов получил индекс F30) переломить эту тенденцию, покажет время, но шансов для этого у нее предостаточно.

В целом самая успешная модель BMW сохранила прежний характерный силуэт, но стала элегантнее и обрела ряд более современных и выразительных деталей. С первого взгляда может показаться, что она подросла, и это впечатление не обманчиво. Колея и колесная база прибавили несколько десятков миллиметров, и чуткий глаз любителя баварских автомобилей не упустит этого нюанса. Вместе с тем, в отличие от новой «пятерки», потяжелевшей после смены поколений, седан третьей серии даже легче, чем предшественник. А еще и на 10% жестче — спасибо высокотехнологичным и высокопрочным сталям, из которых сделан кузов!

Немцы совсем не случайно считают «трешку» городским автомобилем, противопоставляя «пятерке», чья стихия — автобан. Тройка компактнее, на ней проще маневрировать в потоке и проще парковаться. Однако в нашей стране к четкому разделению ролей примешиваются гендерные стереотипы. BMW 3 (как и компактную «единичку») гораздо чаще выбирают женщины, тогда как состоявшийся мужчина не может позволить себе такой «скромный» и, главное, маленький автомобиль. Однако если приглядеться, с удивлением замечаешь: каких-то десять лет назад та же «пятерка» едва ли превосходила размером нынешний седан третьей серии. Иными словами, «классовое» различие между автомобилями (BMW 3 — средний класс, BMW 5 — бизнес), основанное прежде исключительно на их габаритных размерах, отныне определяется в иной плоскости. «Пятерка» — это прежде всего указание на определен-



АЛЕКСАНДР ПЕТРОВСКИЙ

САМАЯ УСПЕШНАЯ МОДЕЛЬ BMW СОХРАНИЛА ПРЕЖНИЙ ХАРАКТЕРНЫЙ СИЛУЭТ

ный социальный статус. А высокий статус — это в том числе и дорогие опции.

В этом смысле новая «трешка» совершила настоящий прорыв, подтянувшись к «пятерке». Про эту машину уже не скажешь, будто ее чем-то обделили. Будущий владелец новинки получит полный комплект современного оборудования, облегчающего жизнь за рулем, причем в «упаковке» импонирующего ему дизайна. Начать хотя бы с внешнего вида. В зависимости от индивидуальных предпочтений, помимо базового, можно выбрать три различных варианта оформления: Sport, Modern и Luxury. Речь идет не о фиксированных пакетах опций (они тоже есть, но в привязке к двигателю), а именно о стилистике автомобиля. К примеру, Sport — это драйв и эмоции, что подчеркивают 17-дюймовые колеса, хромированные накладки на выхлопных патрубках и пестрая комбинация приборов. Шик версии Luxury подчеркивают нарочито грубые накладки из ребристого дерева. В свою очередь, исполнение Modern отличается «спокойной» приборной панелью и нейтральной, лаконичной отделкой. Стоит учесть: ни одна из этих «линий» исполнения не отличается по цене от базовой версии. Прежние «тройки» такой щедростью похвастать не могли.

Но не стилем единым берет новая «трешка». Увеличение колесной базы не прошло даром, на «галерке» стало просторнее: плюс 15 мм в зоне колен и 8 мм — над головой. Складная спинка заднего дивана — стандартное оборудование, но за доплату можно получить три подвижные секции, а также подогрев и хитрые подголовники, облегчающие обзор сзади.

Не менее убедительна новая модель и в том, что касается опций. Так, стационар-

ный центральный дисплей есть в любом из автомобилей, хотя, в отличие от девятидюймового экрана в топовых версиях, в «базе» диагональ экрана составляет всего 6,5 дюйма. Лаконичный и почти незаметный, он напоминает вмонтированный в переднюю панель «яблочный» планшет.

Интерьерная фурнитура унифицирована с «единичкой», и этого баварцы не скрывают, однако пышные пластиковые формы выглядят здесь гораздо органичнее. И «пухлый» руль, и плавные приливы центральной панели, перетекающие в боковины дверей, и эталонные кресла с множеством настроек — кажется, все здесь сделано для удобства. За отдельную плату автомобиль можно оснастить различными вспомогательными устройствами: системой мониторинга слепых зон, контроля скорости и дистанции, адаптивными амортизаторами и активным рулевым управлением, а также камерами кругового обзора и автоматическим парковщиком... Ну а кнопка запуска двигателя отныне входит в «обязательный минимум» наравне с восьмиступенчатым «автоматом» ZF, который предлагается для дизельной версии как бесплатная опция. С бензиновыми машинами сложнее — тут за автоматическую коробку придется доплатить 100 тыс. рублей, а если захочется спортивный «автомат» с подрулевыми лепестками на руле и гламурным кожаным селектором — придется выложить еще почти полсотни тысяч.

А что с другими техническими новшествами, помимо упомянутого «автомата»? Коллеги в один голос твердят, что главные отличия шасси новой «трешки» — электромеханический усилитель рулевого механизма и более мягкие амортизаторы.

Как автомобиль ведет себя в наших условиях, узнать пока не удалось, однако тестовые машины обещают со дня на день.

Впрочем, даже не садясь за руль новинки, можно быть уверенным: динамика стала лучше, расход топлива — ниже. Мюнхенцы не были бы сами собой, если бы основательно не поколдовали над двигателями. На сегодняшний день их три варианта, причем каждый из силовых агрегатов оснащен турбонаддувом. Прославленный род баварских рядных «шестерок» представлен мотором объемом 3 л и мощностью 306 л. с. (модификация 335i). Два других варианта имеют всего по четыре цилиндра и по 2 л рабочего объема. Бензиновый двигатель модификации 328i развивает 245 л. с., а отдача турбодизеля модификации 320d составляет 184 л. с. Само собой, каждый из трех агрегатов в чем-то превосходит предшественника. Так, BMW 320d с «автоматом» разгоняется до «сотни» на 0,6 секунды быстрее, чем дизельная модель 2011 года.

Именно дизельной BMW 320d на первых порах отведена роль базовой модификации — цены на нее стартуют с отметки 1 млн 475 тыс. рублей. Это лишь на 25 тыс. дороже, чем бензиновая BMW 325i калининградской сборки, оснащенная сопоставимым набором опций: биксеноном, климат-контролем, подогревом сидений, кожей и «автоматом». Напомню, именно эта версия прежней «трешки» была самой востребованной на нашем рынке. Однако теперь сопоставимая по оснащению бензиновая версия обойдется уже на 200 тыс. дороже, чем модель-предшественник. Похоже, баварцы не прочь пересадить своих российских покупателей на тяжелое топливо. ■