АВТОПИЛОТ

Миссия

Без оглядки

Для кого придумали M6 Grand Coupe

НА ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИИ РЯДОМ СИДЕЛИ КАКИЕ-ТО АНГЛИЧАНЕ, КОТОРЫМ НЕ ДАВАЛ ПОКОЯ ОДИН ВОПРОС. ПЕРВЫЙ ГОВОРИЛ, ЧТО НОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ — ЭТО УДЛИНЕННАЯ M6. ВТОРОЙ ЖЕ ВОЗРАЖАЛ, ЧТО ПО СУТИ СВОЕЙ — ЭТО ТА ЖЕ M5, ПОТОМУ ЧТО ПЛАТФОРМА ТА ЖЕ, ТОЛЬКО НЕ СЕДАН, А НОВОМОДНОЕ НЫНЧЕ «ПЯТИДВЕРНОЕ КУПЕ». Я, ЧЕСТНО ГОВОРЯ, НЕ ПОНИМАЛ, К ЧЕМУ ЭТИ РАССУЖДЕНИЯ. ВЕДЬ ВСЕ ПРОСТО. ПАРУ ЛЕТ НА РЫНКЕ ПОЯВИЛСЯ ДОРОГОЙ И КРАСИВЫЙ АВТОМОБИЛЬ 6-ER GRAND COUPE. А ЭТО — ВСЕГО ЛИШЬ ЕГО M-ВЕРСИЯ.

BMW M6 GRAND COUPE

Двигатель, тип	бензиновый, V8,
Объем двигателя, куб. см	4395
Максимальная мощность, л.с. при об/мин	560 при 6000
Макс. крутящий момент, Нм при об/мин	680 при 1500–5750
Разгон до 100 км/ч, с	4,2
Максимальная скорость, км/ч	250 (305 с пакетом M Driver's Package)
Расход топлива (смешанный цикл), л на 100 км	9,9
Цена в России, руб.	от 7 350 000

В одном были правы англичане — это автомобиль, в котором водитель может и должен поделиться динамикой и скоростью не только с теми, кто сидит на переднем пассажирском кресле, но и с обитателями заднего дивана. Второй ряд сидений, конечно же, есть и в M3, и в M5 и даже в M6. Но Grand Coupe — это, согласитесь, и по уровню комфорта, и по престижности на ступеньку выше.

Впрочем, я отвлекся. Может быть, потому, что очень хотелось за руль, но журналистский долг заставлял меня сперва усесться на задний диван, поскольку для него, как мы поняли, машина и затевалась. Но я словно чувствовал неладное, и потому всячески старался отодвинуть этот момент.

Доводчик плавно прихлопнул дверцу. Сзади просторно, как-никак по сравнению с обычной «шестеркой» Grand Coupe имеет лишних 113 мм в длину. Чтобы ни у кого не было сомнений, что тут действительно много места, посередине дивана предусмотрен ремень безопасности для пятого пассажира, но можно заказать диван, отформованный под двоих. Еще сзади можно настроить свой собственный климат: четырехзонная система с панелью управления в задней части салона доступна как опция; подключить смартфон или насладиться аудиосистемой объемного звучания от Bang & Olufsen...

Сила и слабости

Вот все это я и настраивал под себя, пока мы медленно выкатывались с парковки на автобан. А через мгновенье меня охватил ужас! Как будто прямо рядом со мной включили огромную фрезу. Голова беспомощно откинулась на спинку сиденья, а руки зашарили в воздухе в поисках поручней, за которые можно было бы ухватиться. Хотел спорта — сиди теперь, не жалуйся! А когда коллега начал на огромной скорости перестраивать машину с одной полосы на другую, лавируя в потоке, мне стало уже совсем не по себе. Зажатая в спортивном режиме подвеска позволяла «большому купе» совершать эти маневры без какого-либо намека на крены. Но у меня, мотылявшегося по заднему сиденью, в организме такой системы не было. Не было ее и у ланча, метавшегося у меня в желудке...

Это меня, конечно же, ввела в заблуждение та самая пресс-конференция, случившаяся до тест-драйва. На трибуну вышел глава подразделения M GmbH Фридрих Нитшке — переводчик сначала оговорился и произнес «Фридрих Ницше» — и сказал следующее:

— Сегодня мы показываем вам новый флагман линейки M. Еще ни один автомобиль с этой литерой не был так роскошен.

Ему вторил Альберт Бирман, вице-президент M GmbH по инженерии:

— В комфортном режиме у M6 Gran Coupe настройки подвески мягче, чем у M5...

Странно было слышать эти слова от господ, которым больше пристало говорить о «бескомпромиссной динамике» и «безупречной управляемости». Я думаю, это они специально убаюкивали, чтоб кто-нибудь из нас убился наконец. Ведь как говорил Ницше, раз уж мы про него вспомнили: «Мы гибнем от наших сил скорее, чем от слабостей. Свои слабости мы знаем, но сил своих мы не ведаем».

Ноздря в ноздрю

А надо бы ведать. Вот только присмотритесь к M6 Grand Coupe. Оно отличается от обычного «большого купе», конечно, не как DTM-версия, но все же. Расширенные колесные арки, обтекаемые наружные зеркала, двойные выхлопные трубы по краям заднего фартука — в сам фартук встроен диффузор из углепластика, который оптимизирует воздушный поток под днищем. Фирменные «эмочные» ноздри тут вообще кажутся огромными. Может быть потому, что по сравнению с той же M5 M6 Grand Coupe ниже на целых 58 мм.

Все равно

Внутри спереди спортивные сиденья с интегрированными в них ремнями безопасности. Руль стильно прострочен фирменной красно-синей строчкой. Вот, собственно, только сюда и надо стремиться. Чтобы чувствовать, как по твоему велению просыпаются под капотом все 560 л.с. Чтобы самому дирижировать музыкой выхлопной системы: кажется, что между переключениями семиступенчатой коробки передач M с двойным сцеплением и функцией Drivelogic звук успевает прокатиться сразу по нескольким октавам. Чтобы самому укладывать машину в вираж, надеясь больше на себя, а не на M-дифференциал повышенного трения на заднем мосту, который вместе с DSC распределит тягу между задними колесами. Когда вот это все будет происходить в вашей жизни, вам будет совершенно все равно — две у вас двери по бортам или четыре, и сидит ли кто-нибудь на заднем диване.

Ну, а те, кто хочет разделить с водителем чувство скорости, пусть сходят в парк аттракционов. Или прыгнут с парашютом. Ощущения будут круче, а обойдутся — гораздо дешевле.

Дмитрий Гронский, фото BMW

Работа под прикрытием

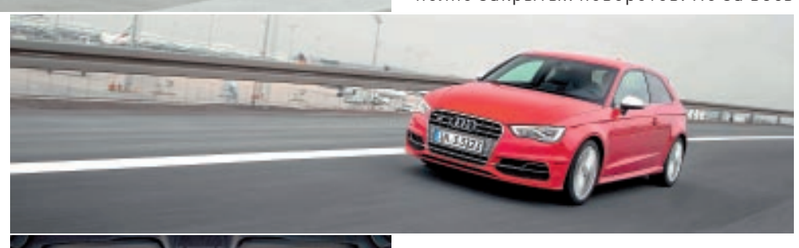
«Заряженная» Audi S3 в бою и на гражданке

Машинное отделение

ОТЛИЧИТЬ «ВОЛГУ ГАЗ-24» С «ЧАЙКОВСКИМ» МОТОРОМ ИЛИ ПРОСТО «ДОГОНЯЛКУ» 9-ГО УПРАВЛЕНИЯ КГБ МОГ ДАЛЕКО НЕ КАЖДЫЙ. НО КОЕ-КТО МОГ. СЕЙЧАС ТАКИЕ МАШИНЫ ДЛЯ «НАРУЖКИ» УЖЕ НЕ ИСПОЛЬЗУЮТ. А ВОТ НОВАЯ AUDI S3 ИДЕАЛЬНО ПОДОШЛА БЫ НА ЭТУ РОЛЬ.

Audi очень аккуратно относится к обновлению своих автомобилей. Причем всегда, и когда речь идет о модернизации, о смене поколений и даже о представлении спортивных версий.

Новая Audi S3 классический тому пример. «Отпарить» шильдики, и автомобиль можно поставить в «Гараж особого назначения» — никто не узнает в машине 300-сильный потенциал и отточенные характеристики по управляемости. Мало ли сейчас автомобилей с четырьмя выхлопными трубами и 18-дюймовыми колесными дисками. А заметить, что S3 на 2,5 см ниже обычной A3, вряд ли сможет даже сотрудник компании Audi. Чтобы сделать 300-сильный, не побоюсь этого слова, спорткар из обычного хэтчбека гольф-класса, Audi потребовался всего лишь 2-литровый мотор с турбонаддувом. Впрочем, не простой, а с самыми современными инженерными решениями. Например, разработчики установили на машине комбинированный впрыск топлива, который, по сути, объединяет в себе преимущества распределенного и непосредственного впрыска.



В режиме «спорт» — на новой S3 также установлена система Drive Select, регулирующая настройки подвески, руля, и двигателя — маленькая «зажигалка» выстреливает с места с динамикой настоящего спорткара. Причем с механической коробкой передач ускоряться получается даже медленнее, чем с 6-ступенчатым «роботом», 5,2 против 4,8 секунды соответственно. И «робот» уже настроен так, что даже в спокойном режиме он не «дергается», как первые версии этих трансмиссий, и работает... ну почти как традиционный автомат.

Помимо высоких скоростных характеристик, которыми отличались и «догонялки», Audi S3 обладает и отточенной управляемостью, без всяких там чугунных плит или ящиков с песком в багажнике.

Узкие, в полторы полосы, деревенские дороги Германии, где проходил тест нового поколения Audi S3, извилисты и коварны. Перепады как на гоночном треке, полно закрытых поворотов. Но за весь день теста мне так и не удалось заставить S3 «повизжать» шинами. И признаюсь, до предела возможностей этого «горячего» хэтчбека я так и не дошел. Хотя местные законы приходилось нарушать, и не раз.

Audi S3 настолько многофункциональный автомобиль, что подойдет и девушке, не желающий мириться с превосходством мужчин на дороге, и молодым людям, скромным, но понимающим хоть что-то в автоспорте. Ну и опять же представителям спецслужб, работающим под прикрытием.

Алексей Аксенов, BFM, фото Audi