

Крестиконосец

Новый BMW X1

катался ХАСАН ГАНИЕВ



Новый X1 —
СТОПРОЦЕНТНЫЙ BMW.
(Знакомо все, даже то,
с чем чуть-чуть
поэкспериментировали



ЭТОТ автомобиль — яркий продукт матричного тренда, обуявшего автопроизводителей, которые в большинстве своем стали лихо размножать свои успешные модели. Получается это у разных компаний в разной степени мастерски. Не будем тыкать пальцем, тем более что BMW X1 в родном семействе баварских спортивно-активных матрешек SAV точно не выглядит невзрачной пигалицей. Более того, достаточно броский внешний вид, оригинальный дизайн (он же, впрочем, типичный для марки — глазницы сдвоенных фар, майк-тайсоновские, агрессивно раздутые ноздри, пресловутый изгиб Хофмайстера в задней части боковых окон и так далее) — это лучшее, что есть в новом автомобиле. Во всем остальном он стопроцентный BMW, а «стопроцентный BMW» — самодостаточный эпитет. Как говаривал один политический деятель, «я заглянул в его глаза и увидел там три буквы». В данном случае мы увидели там именно BMW. Знакомо все, даже то, с чем чуть-чуть поэкспериментировали. Панель приборов, повернутое к водителю торпедо, тоннель с бодро выскакивающим, но вряд ли долго живущим подстаканником. Даже пуп управления всего и всем iDrive на месте, правда, здесь он обрамлен вспомогательными кнопками — CD, Menu, Back и т. д.

Судя по особому индексу, новый полноприводный «крестик» (в странах с цивилизованными дорогами автомобиль продается не только с полным приводом xDrive, но и с задним sDrive) должен занять какую-то определенную нишу на рынке, но, судя по всему, он может запросто затмить собой модель X3 и вторгнуться в сферы ее маркетинговых интересов. То, что он симпатичнее X3, это бесспорно. Дешевле — разумеет-

ся: цена X1 начинается с 1,5 млн руб., X3 — с 1 725 900 руб. А прочие параметры — предмет сравнительного анализа. Начать с того, что BMW X1 создан на платформе 3-й серии BMW, колесная база в 2760 мм у него такая же, как у третьей модели. (И она, эта база, к слову, чуть больше даже, чем у Mercedes-Benz GLK — прямого конкурента.) Конечно, X3 почти на 13 см выше, чем X1, но этот баскетбольный аргумент не мешает владельцу самого маленького кроссовера BMW высоко сидеть в самом автомобиле, а стало быть, задирать нос и смотреть вверх многих голов и крыш в дорожном потоке.

Хотя небольшой угол въезда автомобиля вряд ли позволит ему штурмовать большие бордюры и крутые склоны, но его клиренса почти в 20 см (194 мм, если уж совсем педантично подходить к габаритам) хватит, чтобы копировать иные — как дурные, так и вызывающие зависть — манеры больших внедорожников. Привод xDrive — залог стойкости автомобиля на дороге. Принцип действия xDrive сопоставим с принципом работы МЧС: пока все в порядке, его не замечаешь, а случись что — тут же придет на помощь. При прямолинейном движении по сухой дороге 40% потока мощности передается на передние колеса и 60% — на задние. В скольких ситуациях крутящий момент перебрасывается по осям и колесам в пропорции, необходимой для того, чтобы водитель эту ситуацию не заметил.

В штатную комплектацию всех BMW X1 включены 17-дюймовые колеса с беспробольными шинами. Крепкие покрышки, которые за счет жестких боковин даже в спущенном состоянии не прогибаются под тяжестью машины, позволяют спокойно (со скоро-

стью 80 км/ч) добраться до шиномонтажа, пусть до него и 150 км.

Спортивные замашки автомобиля пусть и не так ярко выражены, как, скажем, у X6, но они угадываются моментально даже по некоторым вторичным спортивно-половым признакам, например по жестким креслам с выраженной боковой поддержкой или трехспицевому рулю с лепестками переключателей скоростей. Скорости автомобиль способен показать приличные, тем более что в Россию X1 сегодня поставляется с самыми шустрыми из доступных для этой модели моторами: двухлитровым дизелем с наддувом (177 л. с., 350 Нм для версии xDrive20d), позволяющим на «механике» разогнаться от 0 до 100 км/ч за 8,4 с; тем же дизелем, но уже с двойным последовательным наддувом TwinPower Turbo (204 л. с., 400 Нм, разгон до «сотни» — 7,3 с для версии xDrive23d) и 3-литровым бензиновым силовым агрегатом (258 л. с., 310 Нм), который с 6-ступенчатым автоматом Steptronic стреляет с места до ста за 6,8 с.

Быстро ехать на BMW X1 — дело не почетное, скорее даже предосудительное, но отнюдь не криминальное. Повороты облизываются благодаря системе Dynamic

Performance Control, заставляющей притормаживать заднее внутреннее колесо и тем самым позволяющей водителю не тормозить, а, напротив, активнее ввинчиваться в поворот даже на очень высокой скорости. Система стабилизации DSC дополнена системами активного подтормаживания колес Dynamic и Cornering Brake Control, а также прогрессивной антипробуксовочной системой Dynamic Traction Control. Для тех, кому этого мало, — опция в виде просушки колодок Dry Braking и помощь при резком трогании с места Start-Off Assistant.

Впрочем, в городе для владельца BMW X1, очевидно, актуальнее не умение ввинчиваться в поворот, а умение экономить энергию. В автомобиле за это отвечают технологии BMW Efficient Dynamics. В каждом X1 предусмотрены устройство рекуперации энергии торможения, а также отключаемые топливный и масляный насосы и компрессор-кондиционер. Странно, что инженеры BMW зачем-то сохранили в автомобиле функцию подсказки о подходящем моменте переключения передач, а не доверили весь процесс умной электронике. Впрочем, в автомобилях с автоматом этот недостаток благополучно устранен.

С

РОЖДЕСТВОМ
ХРИСТОВЫМ!

Владимир Михайлов
православные образы
в ювелирных изделиях

Москва
ТК «Галерея Актер»
Тверская ул. 16/2
+7 (495) 213 30 18

Санкт-Петербург
Галерея бутиков
«Гранд Палас»
Невский пр. 44
Итальянская ул. 15
+7 (812) 315 12 34

телефон сети
в Санкт-Петербурге:
+7 (812) 603 03 15
www.vmikhalov.ru