



# INDIVIDUAL

ПОМНИТСЯ, НЕСКОЛЬКО ЛЕТ НАЗАД В САЛОНАХ BMW ПОЯВИЛИСЬ «ТРЕШКИ» В ИСПОЛНЕНИИ INDIVIDUAL: ОСОБЫЙ ЦВЕТ КУЗОВА, РАСШИРЕННАЯ КОМПЛЕКТАЦИЯ, ПЕРЕШИТЫЙ САЛОН. ТАК ВОТ СЕГОДНЯ «АЛАРМ СЕРВИС РУБЛЕВКА» ПРЕДЛАГАЕТ ИНДИВИДУАЛИЗИРОВАТЬ ЛЮБУЮ МОДЕЛЬ BMW

**В** том числе это относится к топовому купе BMW 645. Мы находим этот автомобиль весьма интересным и удачным. Во-первых, нам нравится его внешний вид. Возможно, это странно звучит, но это правда. Купе имеет право выглядеть концептуально, потому что это тип автомобиля, призванный подчеркивать эго его владельца. И «шестерка» подчеркивает. Во-вторых, здесь нет никаких противоречий. Тем, кто решил, что упор в концепции BMW шесть сделан на дизайн, непременно стоит прокатиться за рулем этого автомобиля. Если после этого категоричность суждений останется или не изменит направления, то я возьмусь объяснить. Приоритетом в BMW шесть является не дизайн, и не драйверские качества. На вершине концепции находится сам автомобиль, сконструированный и построенный на земле BMW. Это значит, что автомобиль лишен каких-либо недостатков, а если вам что-то не нравится – это ваше личное дело. И, наконец, в-третьих, в классе престижных купе вряд ли найдется тот, кто поспорит с «шестеркой» в дисциплине «удовольствие за рулем». Видно, что над настройками шасси баварские инженеры бились не один месяц. В итоге получился отменно сбалансированный автомобиль с характерными заднеприводными повадками. Кроме того, здесь классный 4.4 V8 (333 л.с. и 450 Нм) и 6-ступенчатый «автомат» ZF. Любопытно, что ZF делает коробки не только для BMW, но почему-то лучше всего они работают именно с баварскими моторами. Магия, колдовство? Вряд ли. Скорее все дело в настройках. Но эти настройки позволяют получить несравненное удовольствие от езды. Причем как в спокойном, так и динамичном стиле «шестерка» порадует упругими реакциями и впечатляющей динамикой. Так, на разгон до 100 км/ч требуется всего лишь 5.5 секунды, а максимальные возможности простираются явно дальше 250 км/ч. Вопрос лишь в ограничениях. Большинство стандартных автомобилей имеют электронный ограничитель скорости, а также электронные системы стабилизации. Но если последние можно отключить простым нажатием кнопки, то чтобы испытать максимум на длинной прямой придется перепрограммировать блок управления двигателем. Тогда стрелка спидометра перешагнет 270 км/ч, а в случае моторного тюнинга придется поменять спидометр.

То же самое касается внешнего вида и внутреннего убранства автомобиля. Как бы не расширяли производители список опций, угодить придирчивому клиенту не просто. Рассмотрим конкретный пример. Черное купе BMW 645. Бьюсь об заклад, в Москве таких наберется с десяток, а то





## ВЫГЛЯДЕТЬ КАК ВСЕ – ЭТО НЕ ДЛЯ BMW 6. ЭТОТ НЕ ТОЛЬКО ДЕМОНСТРИРУЕТ ЯРКИЙ ОБРАЗ ЭГОИСТИЧНОГО КУПЕ, НО И ПОДЧЕРКИВАЕТ СВОЙ СТАТУС ЩЕДРОЙ ВНУТРЕННЕЙ ОТДЕЛКОЙ. НАMANN, AC-SCHNITZER И BRAYTONE СНАРУЖИ И КАРБОН ВНУТРИ

и больше. Видимо, это стало одной из причин, почему владелец этого BMW обратился в «Аларм Сервис Рублевка». Требовалось изменить внешность автомобиля, но сделать это аккуратно, без лишнего эпатажа. В качестве имплантанта был выбран bodykit Наманн и антикрыло AC-Schnitzer. Ноздри, ручки дверей и корпуса боковых зеркал теперь облачены в карбон. Однако центральную роль в изменении внешнего вида сыграли колеса. Мы уже давно присмотрели эту модель Brayton – на наш взгляд, стилистически эти диски лучшим образом подходят «шестерке». Несмотря на большой радиус (R20), они очень прочные и достаточно легкие. Важно и то, что на «двадцатых» колесах «шестерка» лучше держит дорогу и, благодаря большому пятну сцепления покрышки с дорожным полотном, лучше тормозит. Тюнинг сказался и на динамике автомобиля. Выпускная система Наманн облегчила дыхание двигателю, что обеспечило небольшую прибавку в мощности. Вряд ли водитель почувствует значитель-

ное изменение в динамике, но что-то есть. И это «что-то» позволит ехать на доли секунды быстрее стандартного BMW 645. Впрочем, оказавшись целью тюнинга улучшение динамики автомобиля, был бы выбран engine kit (например, НМ 5.2 от Наманн) или установлен компрессор. Но динамика купе вполне устраивает, а вот звуковое сопровождение езды изменилось кардинальным образом. Теперь это сочный, провоцирующий рык, что, несомненно, достойно «шестерки».

Салон тоже был пересмотрен. Главным образом это касается визуального восприятия интерьера. Передняя панель и дверные карты перешиты двухцветной кожей особой выделки. На наш взгляд, сочетание черного с красным является не только удачным стилистическим решением, но и весьма практично. Кресла также перетянуты кожей. Кроме того, интерьер изобилует карбоновыми вставками. Так, углепластик инкрустирован в рулевое колесо, переднюю панель, центральную консоль и дверные карты. По-

жалуй, он везде. Что, впрочем, к лучшему – стандартный интерьер «шестерки» кажется скучноватым. Этот же выглядит гораздо интереснее. Особенно, если вы обратите внимание на селектор «автомата» и джойстик I-Drive. Они выполнены из титана...

Подводя итог, мы констатируем – индивидуализация «шестерки» удалась. Внешне он выгодно отличается от других, а внутри он откровенно намекает, что «шестерка» – игрушка не из дешевых. ☹

МИХАИЛ СОЛДАТОВ | СЕРГЕЙ САМОЙЛОВ

