

## **Пределы совершенства: Что можно улучшить у одного из лидеров представительского класса?**

BMW 5-серии (модель E39) выпускается с осени 1995 с кузовом седан и с 1997 универсал (туринг). Продаваемые с 2001 года автомобили модернизированы: устанавливаются новые двигатели увеличенной мощности: бензиновые шести- и восьмицилиндровые 2.2-5.0 л (170-400 л.с.) и дизельные четырех- и шестицилиндровые 2.0-3.0 л (136-193 л.с.) BMW-525i и 530i для российского рынка собирают в Калининграде.

На первый взгляд, ничего. Мощный и экономичный двигатель, прекрасный "автомат", отточенная управляемость, эффективнейшие тормоза, образцовый комфорт – все это уже есть. Так что же, модернизированная "пятерка" BMW – это всего лишь новые фонари, бамперы и фары?

### **Снаружи и внутри**

Тех, кто хочет получить детально описание новой "пятерки", огорчим: на все кнопки и особенности хитро выдуманной задней подвески здесь не хватит. К тому же в ней мало что изменилось с 1995 года.

Новизна конструкции двигателя M54 лучше выражается цифрами, чем словами. Лишние 22 л.с. при оборотах на 800 выше, чем у прежнего M52, и еще более ровная кривая крутящего момента при том же максимуме – 245 Нм. Главное, пожалуй, в том, что стандартной для России теперь стала модификация с нейтрализатором.

Встречают по одежке – так гласит пословица. Поэтому изменение внешности – самое заметное, что случилось с автомобилем. Традиционная для BMW тема круглых фар получила достойное развитие: с ними за компанию "закруглились" указатели поворота и утопленные в бампер противотуманные фары. Особо дизайнеры потрудились над передней светотехникой – габаритные огни выполнены в виде светящихся колец вокруг фар. Задние фонари тоже обзавелись модной секцией – с матрицей из красных светодиодов. Однако вместо того, чтобы поручить шустрому полупроводникам работу стоп-сигналов, им отвели роль габаритных огней.

Не слишком практично, но факт: пластиковые защитные накладки на бамперы и двери теперь окрашены в цвет кузова. Спереди и сзади они скрывают датчики парковки. Система включается автоматически вместе с задней передачей или вручную кнопкой на консоли. Маневрировать с ней действительно легко – прерывистый писк слышен с того направления, где до препятствия осталось меньше метра, а сплошной – когда от бампера до преграды остается около 200 мм. Действительно, получается парковка "на слух", только "бесконтактная".

Изменения внутри салона почти незаметны: пара новых кнопок на консоли и дополнительные функции и без того "навороченного" бортового компьютера. Впрочем, все богатство достигается только в комплектации "люкс" – вместе с кожаной обивкой и автоматической климатической установкой. Базовая модель и заметно беднее и снабжена "ручным" кондиционером. Напомним, что для BMW из Калининграда сокращен набор комплектаций (по существу, их всего две), что позволяет снизить цену.

## **Цифры и факты**

Насколько ощутима прибавка мощности? Судя по максимальной скорости, результат не велик: если брать за основу показатели дорестайлинговой "пятерки", у новой "максималка" должна быть на 6-7 км/ч выше. Правда, показатели подопытного автомобиля чуть хуже – у него до нас был поврежден аэродинамический щиток, прикрывающий нишу правого переднего колеса. А при разгоне преимущество нового мотора очевидно: рубеж 160 км/ч достигнут почти на две секунды быстрее. Впрочем, свое слово сказала и более "короткая" главная пара, и более энергичная программа управления коробкой передач, всегда готовая отреагировать на малейшее прикосновение к педали газа.

## **Учиться не вредно**

Как управлять почти двухсотсильным заднеприводным автомобилем без боязни и при этом проходить каждый поворот "на пределе"? Когда-то такое было по силам только водителям с гоночной подготовкой: правильно тормозить, "прописывать" дугу поворота, поворачивать руль, работать газом, контролировать снос. Теперь, похоже, уметь все это необязательно. Единственное, что требуется – не отключать систему DSC кнопкой на панели приборов БМВ-525i.

Отличные сцепные качества шин в сочетании с хорошо настроенным шасси поначалу убеждают, что пределов у этой машины будто бы и нет, а отменная звукоизоляция еще больше скрадывает ощущение скорости. В результате скольжение начинается совсем неожиданно – но тут автомобиль начинает ехать...сам. Электроника "душит" мотор, притормаживает нужные колеса, то "запикивая" в поворот не желающий заезжать в него нос, то придерживая гарцующую корму. Водитель лишь задает рулем направление и... держит педаль газа нажатой до пола. Если не слишком увлекаться скоростью и хватит ширины проскользнуть боком хотя бы пару метров, автоматика сделает все сама. Человеку за рулем (назвать его водителем не поворачивается язык) остается лишь учиться – да-да, именно учиться у... автомобиля выбирать правильную траекторию. Как только система перестает вас поправлять, это означает, что вы сделали все правильно.

## **Возраст – не помеха?**

Почти шесть лет – нынче изрядный срок жизни для модели автомобиля. Но признать модернизированную "пятерку" БМВ устаревшей не поворачивается язык. Этот автомобиль по-прежнему на высоте, хотя его академическая правильность порой утомляет. Представьте себе идеального служащего, который никогда не совершает ошибок, - с таким самый демократичный начальник почувствует себя... неуютно. Владельцы БМВ обычно занимают не плацкартные места в поезде жизни – заставить себя учиться у собственного автомобиля даже потрудней, чем примириться с ворчливой тещей. Возможно, поэтому они пересаживаются в машины другой марки. Но – лишь некоторые...

"За рулем" 7/2001