

*Всем читателям привет. Начнем тест-драйв сразу с позитива: тестим мы сегодня BMW X3, причем турбодизель, 2-х литровый, 184 лошадей. Казалось бы, что здесь такого, объем и лошади — почти как у всех, ну пожалуй, чуть плюс пару десятков лошадей.*



### **Игорь Толмачёв, «Автоклуб-Казань»**

Всем читателям привет. Начнем тест-драйв сразу с позитива: тестим мы сегодня BMW X3, причем турбодизель, 2-х литровый, 184 лошадей. Казалось бы, что здесь такого, объем и лошади — почти как у всех, ну пожалуй, чуть плюс пару десятков лошадей. Ну не будем забегать вперед. Тест-драйв начался у меня очень даже поучительно, потому что я перепутал местонахождение автосалона BMW, хотя он у нас один в Казани (только на пр. Ибрагимова). Это недоразумение было исправлено в течение 15 минут, за которые я добрался от Южной трассы до самого салона. Когда я подъехал к автосалону, то Альфред почти подготовил автомобиль к фотосъемке. Первым же вопросом моим при встрече стал вопрос про лопату, в прямом смысле. «Лопату брать будем?», — спросил я, на что услышал хороший ответ: «Закопать хочешь?». После фотосъемки автомобиля подошел менеджер, который проверил комплектность, и, увидев лопату уже в салоне автомобиля (в багажник она никак не помещается), спросил, что неужели вы хотите BMW проверить на проходимость, на что ему был дан краткий и простой ответ «ДА». После проверки комплектности, мы сели в машину, и мы поехали.

Мне довелось ехать на заднем сиденье первым. Знаете, давно я так не ездил, вернее, давно меня так не возили. За рулем сидел Альфред, и было непонятно, то ли он специально объезжает все кочки и неровности дороги, то ли слишком быстро едет (как в известной автомобильной поговорке «быстрее едешь — меньше кочек»). В этом автомобиле оказалось все наоборот, медленно едешь — нет кочек. С этим наверное согласятся и Альфред, и Вадим, потому что мы все посидели на задних сиденьях. Мы сразу же поехали на наш любимый полигон «Школы Высшего Водительского Мастерства», проскочив многие небольшие пробки, где нас ждал настоящий, но тонковатый ледок под хорошим слоем снега (около 15-20 см.), как в общем-то по всему городу, и там мы начали наш тест-драйв. Может быть, машина и не очень послушная при всех выключенных функциях стабилизации устойчивости, но крутится на месте она очень даже неплохо (фото прилагается). Но зато при включенной стабилизации вы можете быть уверены, что машину Вашу не понесет дальше того периметра, за который Вам не надо. При заезде на площадку я обратил внимание, что площадка уже чистилась, и вокруг нее сохранились небольшие бортики из снега высотой около 40 см, которые при выезде были легкой преградой для нашего тестируемого, хотя клиренс у нашего подопечного был «ВСЕГО» 212 см. На площадке мы пробыли около 20-30 минут, дальше совесть не позволила издеваться над машиной, потому что этот автомобиль полностью готов к нелегкому испытанию под названием «Русская Зима». Дальше мы поехали на трассу, где я сел за руль BMW первым.



Что я могу сказать об автомобиле на трассе. Он идеален. Обгон грузовых фур с выездом на заснеженную вторую полосу был настолько точным и тонким (как в аптеке), что мы даже удивились — как так? Автомобиль, двигаясь правыми колесами по асфальту, а левыми по снегу, даже не подумал сделать хоть малейшее отклонение от заданной траектории. Мы все были довольны этим превосходством. Очень понравилась система

«круиз-контроль», которая отмечает на спидометре и на бортовом компьютере ту самую скорость, которую задаешь на данный момент. Круиз-контроль действует со скорости 30 км/ч, что еще раз отличает BMW от многих других автомобилей, где круиз-контроль начинается в основном с 40 км/ч. Очень удобное повышение/понижение скорости круиз-контроля: одним нажатием клавиши на руле скорость падает/поднимается сразу на 10 км/ч. Также на трассе мы посмотрели и на работу автоматизированной коробки передач. На этой «бэхе» установлен 8-ми ступенчатый автомат, да еще со спорт-режимом, на котором обороты BMW повышаются на 1,5-2 тыс., что дает хороший потенциал для обгона «тихохода». После трассы мы поехали на наши любимые ухабы, горки и колеи. Ну что же, открою маленький секрет, лопата нам там не понадобилась, но это только с этим автомобилем, с любой другой машиной исход был бы непредсказуемым. Мы BMW три раза прокатили по полю-целине (где не ступала нога человека и не ездило колесо автомобиля).

Три раза мы его спустили с очень крутой горы, причем в первый раз я говорил, что спускаться отсюда я его не буду, но меня отговорили и отправили одерживать победу над этой горой. Во всем этом автомобиль был идеален. Но и встретились, конечно, небольшие недостатки в салоне автомобиля, в частности, не включаемый принудительно свет заднего ряда сидений (вдруг задний пассажир изволит почитать), также нет света в солнцезащитных козырьках, в подлокотнике и бардачке нет охлаждения и отопления (и это в машине стоимостью больше 2 млн.руб.), не очень понятная работа подъемного механизма переднего пассажирского сиденья (пока не вылезешь из автомобиля, оно ручкой регулировки не поднимается). А также почему-то постоянно запотевали задние окна. Но это все мелочь, по сравнению с тем, как он ездит в городе. Я решил попробовать стартовать со светофора. И когда включился зеленый сигнал, я просто топнул на газ, после чего автомобиль как будто превратился в мощную моторную лодку, которая встает на дыбы и летит по водной глади. Ну конечно же этим не стоит увлекаться, т.к. рядом ездят другие автомобилисты, которые могут плохо среагировать на такие выкрутасы вашего BMW X3. А если Вы еще не являетесь владельцем этого автомобиля, то просто попробуйте взять его хотя бы на небольшой тест-драйв — и вы должны почувствовать эту легкость на земле и притяжение к BMW.



