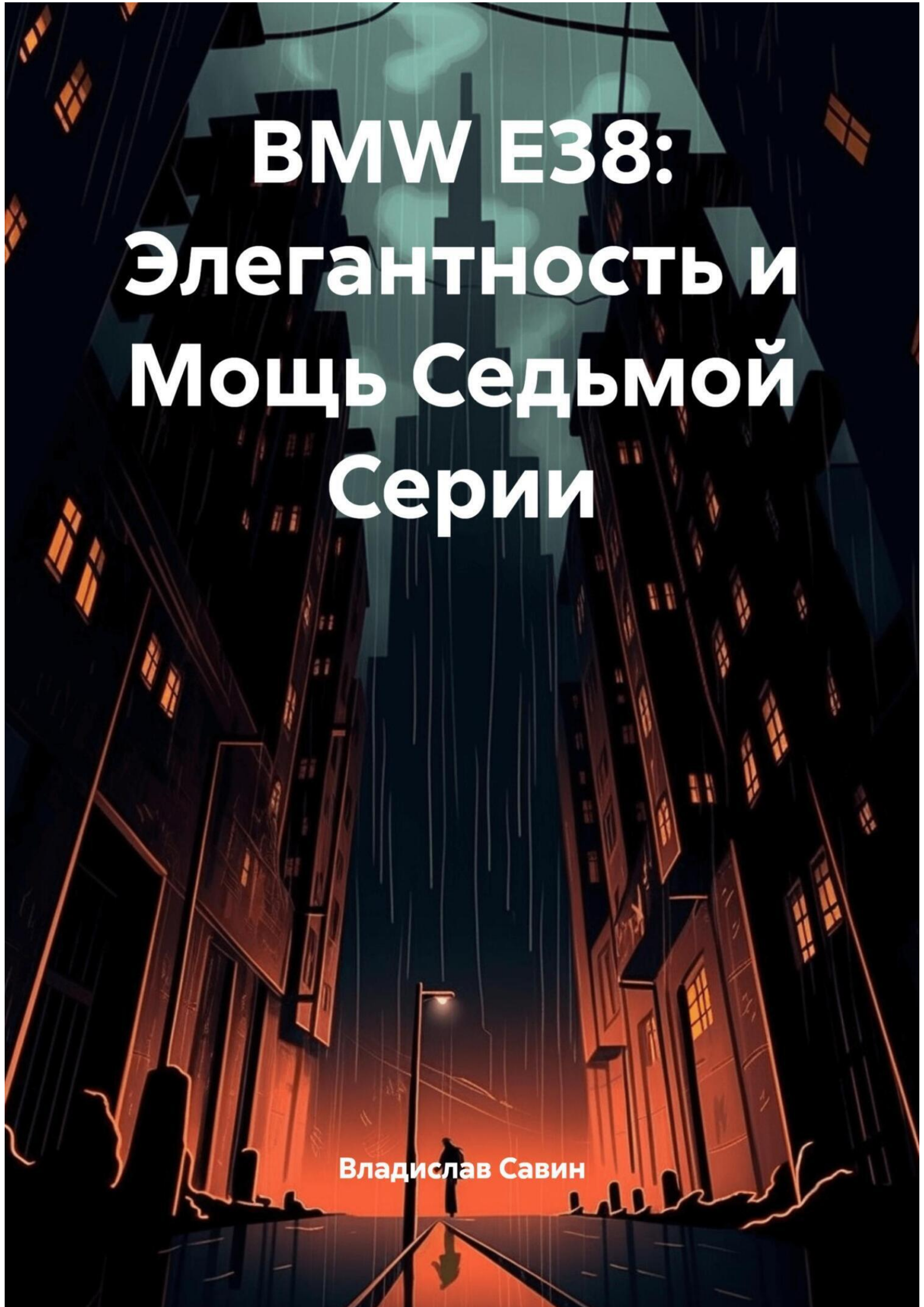




BMW E38: Элегантность и Мощь Седьмой Серии

Владислав Савин

Владислав Савин

**BMW E38: Элегантность
и Мощность Седьмой Серии**

«Автор»

2025

Савин В.

BMW E38: Элегантность и Мощь Седьмой Серии / В. Савин —
«Автор», 2025

Погрузитесь в увлекательную историю создания, развития и культурного влияния легендарного BMW E38 — флагманского седана, который стал символом роскоши, инноваций и инженерного совершенства 90-х годов. От первых концептов до статуса культовой классики, эта книга раскроет все грани одной из самых значимых моделей в истории BMW.

© Савин В., 2025

© Автор, 2025

Содержание

Глава 1: Рождение Легенды: Начало Проекта E38	5
Глава 2: Дизайн и Эстетика: Форма, Следующая за Функцией	11
Глава 3: Инновации Под Капотом: Инженерное Совершенство	16
Конец ознакомительного фрагмента.	19

Владислав Савин

BMW E38: Элегантность и Мощь Седьмой Серии

Глава 1: Рождение Легенды: Начало Проекта E38

На заре 1990-х годов, когда мир стоял на пороге новой эры технологического прогресса и культурных изменений, в штаб-квартире BMW в Мюнхене уже кипела работа над проектом, которому предстояло стать флагманом десятилетия – новым седаном 7-й серии, известным под кодовым названием E38. На смену элегантному, но уже начинающему устаревать E32, должна была прийти машина, способная не просто соответствовать, но и превосходить ожидания самых взыскательных клиентов, предлагая несравненное сочетание роскоши, динамики и передовых технологий.

Именно в этот период, когда BMW готовилась к своему следующему большому шагу, в компании уже формировался новый дизайнерский язык. Хотя имя Криса Бэнгла впоследствии будет ассоциироваться с гораздо более радикальными и порой спорными решениями, его влияние на ранних стадиях разработки E38 было скорее эволюционным, чем революционным. Он, как главный дизайнер BMW, стремился вдохнуть в классические формы марки свежее дыхание, сделать их более современными и обтекаемыми, не теряя при этом узнаваемого баварского характера. Первые наброски и концепции E38 отражали это стремление: ушли в прошлое некоторые угловатые черты предшественника, уступая место более плавным линиям, интегрированным бамперам и утонченной оптике. Это был тонкий баланс между традицией и инновацией, попытка создать автомобиль, который выглядел бы солидно и престижно, но при этом излучал бы динамизм и прогрессивность.

Параллельно с работой дизайнеров, инженерная команда, возглавляемая Берндом Пишетсридером, членом правления BMW, отвечавшим за разработку новых моделей, приступила к формированию технического облика будущего флагмана. Пишетсридер, известный своей поддержкой инновационных решений, настаивал на том, чтобы E38 стал не просто комфортабельным лимузином, но и технологическим шедевром. На этом этапе обсуждались фундаментальные вопросы: какие двигатели будут устанавливаться, как будет выглядеть новая подвеска, способная сочетать легендарную управляемость BMW с беспрецедентным комфортом, и какие электронные системы сделают E38 лидером в своем классе. Первые концепции интерьера уже тогда закладывали основы эргономики, ориентированной на водителя, и обещали высочайшее качество отделки, которое впоследствии станет визитной карточкой модели. Целью было не просто улучшить E32, а создать автомобиль, который переопределил бы понятие роскошного седана в 90-х годах.

В процессе предварительных набросков и концептуальных изысканий, команда E38 сталкивалась с вызовом: как сохранить классическую элегантность BMW, одновременно внедряя передовые технологии и современный дизайн. Это был период интенсивных дискуссий и творческого поиска, где каждая линия, каждая деталь будущего автомобиля тщательно продумывалась. Именно тогда были заложены основы для той гармонии форм и функций, которая впоследствии сделает E38 не просто успешной моделью, но и культовой классикой, любимой владельцами и фанатами по всему миру. Этот начальный этап, невидимый для широкой пуб-

лики, стал фундаментом для рождения одной из самых значимых легенд в истории автомобилестроения.

Когда первые, еще сырые, но уже многообещающие наброски E38 были одобрены, проект вступил в фазу, где абстрактные идеи трансформировались в конкретные технические требования и амбициозные цели. Руководство BMW, во главе с Берндом Пишетсридером, человеком, известным своей дальновидностью и стремлением к инновациям, прекрасно понимало: новый флагман должен не просто заменить E32, а стать заявлением, манифестом технологического превосходства и безупречного стиля. Цель была ясна: создать автомобиль, который не только превзойдет конкурентов, но и установит новые стандарты в своем классе. Это был не просто эволюционный шаг, а скорее революционный прыжок.

Основной акцент был сделан на трех ключевых направлениях: динамические характеристики, комфорт и безопасность. Инженерная команда E38 получила задачу добиться значительного улучшения управляемости и производительности, при этом не жертвуя фирменным комфортом, присущим автомобилям BMW. Это означало поиск оптимального баланса между жесткостью кузова для лучшей динамики и эффективной изоляцией от дорожных неровностей. "Мы должны были создать автомобиль, который будет ощущаться легким и отзывчивым, несмотря на его размеры и роскошное оснащение", – вспоминал один из инженеров того времени. – "И при этом обеспечить пассажирам ощущение полета над дорогой, а не тряски по ней".

Кроме того, огромное внимание уделялось снижению веса. С каждым новым поколением автомобиля становились все тяжелее из-за роста оснащения и требований к безопасности. Для E38 инженеры поставили перед собой цель значительно уменьшить массу, используя новые материалы и оптимизируя конструкции. Это было не просто стремление к экономии топлива, но и желание улучшить динамику и маневренность. Каждый килограмм имел значение, и каждый компонент рассматривался под микроскопом на предмет возможности его облегчения без ущерба для прочности и надежности.

Аэродинамика также играла ключевую роль. В 90-е годы обтекаемые формы перестали быть просто модным трендом, превратившись в необходимость для снижения расхода топлива, уменьшения шума ветра и повышения стабильности на высоких скоростях. Дизайнеры и инженеры работали в тесном сотрудничестве, чтобы создать кузов, который будет не только эстетически привлекательным, но и максимально эффективным с точки зрения аэродинамики. Именно в этот период Крис Бэнгл, хотя и не был еще в полной мере доминирующей фигурой, уже закладывал основы для более обтекаемых и современных форм, которые в итоге определят облик E38.

Внедрение передовых технологий стало еще одним столпом проекта. E38 должен был стать витриной технологических достижений BMW. Это включало в себя разработку новых, более мощных и экономичных двигателей, создание сложных систем активной и пассивной безопасности, таких как усовершенствованные ABS, системы контроля тяги (ASC) и многочисленные подушки безопасности, которые тогда только начинали входить в обиход. Также были заложены основы для интеграции бортовых компьютеров, навигационных систем и других электронных "помощников", которые сегодня кажутся обыденными, но тогда были настоящим прорывом. "Мы мечтали о машине, которая будет 'думать' вместе с водителем, предвосхищая его действия и обеспечивая максимальный контроль и безопасность", – говорил Бернд Пишетсридер, подчеркивая важность технологического лидерства.

Эти амбициозные цели, сформулированные в самом начале проекта, стали путеводной звездой для всей инженерной команды E38. Они определили вектор развития, побудили к поиску нестандартных решений и заложили фундамент для создания автомобиля, который впоследствии станет не просто флагманом, а настоящей легендой, любимой миллионами владельцев и фанатов по всему миру.

После утверждения предварительных набросков и амбициозных технических требований, проект E38 перешел к критическому этапу выбора платформы и компоновки. Это был момент, когда абстрактные идеи должны были обрести конкретные инженерные решения, формирующие саму основу будущего флагмана BMW. Инженерная команда E38, работающая под пристальным вниманием Бернда Пишетсридера, члена правления BMW, отвечавшего за разработку новых моделей, оказалась перед сложным выбором. Им предстояло не просто создать преемника E32, но и значительно улучшить его во всех аспектах: динамике, комфорте, безопасности и технологическом оснащении.

Главный вопрос, стоявший на повестке дня, касался архитектуры автомобиля. Сохранение традиционной для BMW заднеприводной компоновки было бесспорным, поскольку она являлась залогом фирменной управляемости и спортивности. Однако инженеры столкнулись с необходимостью существенных доработок, чтобы удовлетворить возросшие требования к эффективности и безопасности. Это включало в себя поиск оптимального баланса между жесткостью кузова и снижением массы. Решение было найдено в широком применении легких сплавов, таких как алюминий, в элементах подвески и других ненагруженных частях, что позволило значительно снизить неподрессоренные массы и улучшить плавность хода без ущерба для прочности.

Особое внимание было уделено достижению идеального распределения веса по осям – знаменитых 50:50, что является визитной карточкой BMW и залогом сбалансированной управляемости. Для этого инженеры тщательно прорабатывали расположение всех основных агрегатов: двигателя, трансмиссии, топливного бака. Каждый компонент размещался таким образом, чтобы способствовать идеальному весовому балансу, обеспечивая E38 не только выдающиеся ходовые качества, но и предсказуемое поведение на дороге, что было особенно важно для автомобиля представительского класса.

Кроме того, на этом этапе были заложены основы для будущих инноваций в области безопасности. Жесткий каркас безопасности, зоны программируемой деформации и продуманная компоновка салона были спроектированы с учетом самых строгих стандартов пассивной безопасности, которые только начинали формироваться в автомобильной индустрии. Эти решения не только обеспечили E38 высокий уровень защиты пассажиров, но и позволили ему пройти ряд краш-тестов с отличными результатами, подтверждая статус одного из самых безопасных автомобилей своего времени.

Выбор платформы и компоновки для E38 стал результатом кропотливой работы и дальновидности инженерной команды. Принятые решения не только определили фундаментальные характеристики автомобиля, но и заложили основу для его будущего успеха, позволив BMW создать флагман, который на долгие годы вперед задал стандарты в сегменте люксовых седанов, став одной из самых уважаемых и любимых моделей среди владельцев и фанатов по всему миру.

После того как инженерная команда E38 под руководством Бернда Пишетсридера приняла фундаментальные решения относительно платформы и компоновки, проект вступил в фазу, где абстрактные идеи и цифровые модели начали обретать физическую форму. Это был критически важный этап, когда концепции, разработанные, в том числе, и под влиянием Криса Бэнгла, стали материализоваться в первых макетах и прототипах. Именно здесь, в стенах дизайн-студий и испытательных лабораторий BMW, формировался окончательный облик будущего флагмана.

Первые шаги включали создание полноразмерных глиняных макетов. Эти модели, выполненные с невероятной точностью, позволяли дизайнерам и инженерам вживую оценить пропорции автомобиля, его обтекаемость и визуальное воздействие. Здесь оттачивались мельчайшие детали: изгибы кузова, линии окон, расположение фар и фонарей. Это был процесс постоянной итерации, где каждый элемент тщательно выверялся, чтобы достичь идеального баланса между эстетикой и функциональностью. "Мы стремились создать автомобиль, который будет выглядеть динамично и элегантно одновременно, – вспоминал один из дизайнеров. – Каждая линия должна была говорить о скорости и комфорте, даже когда автомобиль стоит на месте".

Одновременно с внешним обликом, разрабатывались и первые макеты интерьера. Эргономика была на первом месте: расположение приборов, удобство сидений, доступность органов управления – все это тестировалось на ранних этапах. Важно было сохранить традиционную для BMW ориентацию кокпита на водителя, но при этом значительно улучшить комфорт и для пассажиров. Именно на этом этапе закладывались основы для будущего просторного и роскошного салона E38, который впоследствии станет эталоном в своем классе.

За глиняными макетами последовали первые ходовые прототипы. Эти "мулы" – автомобили, построенные на основе выбранной платформы, но часто имеющие упрощенный или даже "сборный" кузов – предназначались для тестирования технических решений. На них испытывались двигатели, трансмиссии, системы подвески и торможения. Инженерная команда E38 уделяла особое внимание динамическим характеристикам: прототипы проходили тысячи километров по испытательным полигонам и дорогам общего пользования, чтобы убедиться в безупречной управляемости и комфорте, которые должны были стать визитной карточкой E38.

Особое внимание уделялось аэродинамике. С помощью полномасштабных моделей и аэродинамических труб инженеры работали над снижением коэффициента лобового сопротивления, что напрямую влияло на топливную экономичность и шумоизоляцию. Каждая форма, каждый элемент кузова был оптимизирован для лучшего взаимодействия с воздушными потоками. Результатом этой кропотливой работы стал автомобиль с выдающимися аэродинамическими показателями для своего времени, что в свою очередь способствовало его высокой производительности и акустическому комфорту.

В этот период также активно внедрялись и тестировались новые электронные системы, которые только начинали появляться в автомобилестроении. Системы стабилизации, навигационные комплексы, улучшенные системы безопасности – все это требовало интеграции и тщательной отладки. Прототипы E38 стали своего рода передвижными лабораториями, где инженеры осваивали и совершенствовали эти технологии, предвосхищая будущее автомобильной индустрии. Эти ранние физические воплощения E38 уже демонстрировали амбиции BMW создать не просто автомобиль, а произведение инженерного искусства, которое впоследствии завоеует сердца владельцев и фанатов по всему миру.

После успешного прохождения этапов предварительных набросков, определения технических требований, выбора платформы и создания первых прототипов, проект E38 подошел к кульминационной точке – официальному утверждению и старту полномасштабной разработки. Это решение не было случайным; оно стало результатом кропотливой работы инженерной команды E38 под руководством Бернда Пишетсридера и дальновидности Криса Бэнгла, чьи дизайнерские идеи, хоть и вызывали порой дискуссии, уже заложили основу для нового, более современного облика BMW. Утверждение проекта означало переход от концептуальных изысканий к детальной проработке каждой системы и компонента, что требовало беспрецедентной координации и инвестиций. Этот момент стал решающим для всего будущего E38, закрепив его статус как флагмана, способного не только заменить E32, но и поднять планку в сегменте люксовых седанов, предвосхищая ожидания владельцев и фанатов по всему миру.

На этом этапе, когда первые глиняные макеты и ходовые прототипы уже доказали жизнеспособность смелых идей, руководство BMW, во главе с Берндом Пишетсридером, приняло окончательное решение о запуске E38 в серийное производство. Это было не просто формальностью, а стратегическим шагом, подтверждающим веру компании в выбранный путь. Инженерная команда E38 получила зеленый свет для дальнейшей работы над каждым аспектом автомобиля: от усовершенствования аэродинамики до интеграции сложнейших электронных систем. Каждый элемент, от мельчайшего винтика до обшивки салона, теперь должен был пройти строжайшие испытания и доработки, чтобы соответствовать высочайшим стандартам качества и надежности, которыми славилась BMW.

Крис Бэнгл, чье влияние на дизайн E38 уже было очевидно, продолжал работать над оттачиванием каждой линии и формы. Хотя его более радикальные идеи найдут полное воплощение в последующих моделях, именно E38 стал площадкой для внедрения более обтекаемых и динамичных форм, которые отличали его от предшественников. "Мы стремились создать автомобиль, который будет выглядеть свежо и современно не только на момент выхода, но и спустя десятилетия", – мог бы сказать Бэнгл, предвидя, как E38 станет иконой стиля 90-х. Его видение сочетало традиционную элегантность BMW с новаторскими элементами, создавая уникальный и узнаваемый образ.

Старт разработки означал и начало обширных тестовых программ. Прототипы E38 проходили тысячи километров по дорогам общего пользования и специализированным полигонам, подвергаясь экстремальным нагрузкам в различных климатических условиях. От жарких пустынь до заснеженных горных перевалов – автомобиль испытывался на прочность и надежность. Это было необходимо для выявления любых потенциальных недочетов и их устранения до запуска серийного производства. Инженерная команда E38 работала в тесном сотрудничестве с поставщиками компонентов, чтобы обеспечить бесперебойное производство и высочайшее качество каждой детали. Такие испытания не только подтверждали техническое совершенство E38, но и закладывали основу для его легендарной долговечности, которую так ценят владельцы и фанаты по всему миру.

Инвестиции в проект E38 были колоссальными. BMW понимала, что создание флагмана такого уровня требует не только таланта инженеров и дизайнеров, но и значительных финансовых вливаний в новые технологии, производственные линии и обучение персонала. Это было стратегическое вложение в будущее бренда, призванное укрепить позиции BMW в сегменте люксовых автомобилей. Утверждение проекта и старт полномасштабной разработки стали не просто бюрократическим актом, а символом начала новой эры для BMW, эпохи, в которой E38

предстояло стать одним из самых ярких и запоминающихся представителей, навсегда вписав свое имя в историю автомобилестроения.

Глава 2: Дизайн и Эстетика: Форма, Следующая за Функцией

После успешного прохождения всех этапов первой главы – от предварительных набросков и амбициозных технических требований до выбора платформы, создания первых прототипов и, наконец, официального утверждения проекта – BMW E38 вступил в новую фазу своего становления. Теперь, когда фундамент был заложен, пришло время придать будущему флагману его окончательный облик. Это была задача для дизайнерской группы, возглавляемой Крисом Бэнглом, чье имя уже тогда ассоциировалось с инновационными, порой даже радикальными, идеями. Однако в случае с E38 его подход был более утонченным, направленным на эволюцию, а не революцию, что впоследствии станет одной из причин его успеха.

Философия дизайна E38 базировалась на принципах, которые Крис Бэнгл и его команда неуклонно воплощали в жизнь: форма должна следовать за функцией. Это означало, что каждая линия, каждая поверхность, каждый элемент экстерьера и интерьера должны были быть не просто красивыми, но и оправданными с точки зрения аэродинамики, эргономики, безопасности и технологичности. Целью было создать автомобиль, который выглядел бы не только роскошно, но и динамично, даже будучи статичным. Дизайнеры стремились к визуальной лёгкости, несмотря на внушительные размеры седана, избегая тяжеловесности, присущей многим люксовым автомобилям того времени. Это достигалось за счет обтекаемых форм, тщательно выверенных пропорций и минималистских деталей.

Ключевым аспектом в работе над E38 стало тесное взаимодействие между дизайнерской группой и инженерной командой под руководством Бернда Пишетсридера. В отличие от многих других проектов, где дизайн и инженерия часто работали в отрыве друг от друга, в случае с E38 был установлен беспрецедентный уровень сотрудничества. Инженеры предоставляли дизайнерам данные об аэродинамике, требования к размещению агрегатов и систем безопасности, а дизайнеры, в свою очередь, предлагали решения, которые не только соответствовали этим требованиям, но и придавали автомобилю эстетическую привлекательность. Это симбиоз позволил создать автомобиль, в котором функциональность и красота были неразрывно связаны.

Крис Бэнгл, несмотря на свою репутацию 'provokatora' от дизайна, в работе над E38 проявил удивительную дальновидность и уважение к традициям BMW. Он понимал, что флагманский седан должен быть элегантным, представительным и узнаваемым. Однако он также осознавал необходимость обновления, привнесения свежего взгляда, который бы подготовил бренд к новому тысячелетию. Именно поэтому E38 получил более гладкие, обтекаемые формы по сравнению с предшественником E32, но при этом сохранил характерные черты BMW: фирменные 'ноздри' радиаторной решетки, сдвоенные круглые фары, 'изгиб Хофмайстера' на задних стойках. Эти элементы были не просто скопированы, а переосмыслены и интегрированы в новый, более современный контекст.

В процессе разработки особое внимание уделялось деталям. Каждая линия, каждый изгиб кузова тщательно прорабатывались, чтобы создать ощущение гармонии и цельности. Дизайнеры стремились к тому, чтобы автомобиль выглядел одновременно мощно и изящно, внушительно и элегантно. Результатом стала визуальная чистота и лаконичность, которые позволили E38 выделяться на фоне конкурентов. Это был автомобиль, который не кричал о своей

роскоши, а излучал ее через свою утонченность и безупречность линий. Многие владельцы и фанаты по всему миру до сих пор ценят E38 именно за его вневременной дизайн, который спустя десятилетия выглядит актуально и благородно, подтверждая дальновидность дизайнерской философии, заложенной Крисом Бэнглом и его командой.

После того как проект E38 получил зелёный свет, дизайнерская группа, возглавляемая Крисом Бэнглом, с головой погрузилась в работу над экстерьером. Их целью было не просто создать автомобиль, а воплотить в металле и стекле новую эстетику, которая бы органично сочетала в себе традиционную элегантность BMW с передовыми, обтекаемыми формами. Это был вызов, ведь E38 должен был стать флагманом, преемником E32, но при этом выглядеть свежо и актуально для наступающего тысячелетия.

Ключевым аспектом в работе над экстерьером стали пропорции. Дизайнеры стремились к визуальной лёгкости и динамизму, что было особенно важно для автомобиля таких внушительных размеров. Они добились этого за счёт классического для BMW длинного капота, смещённого назад салона и короткого заднего свеса. Эти элементы в совокупности создавали стремительный, атлетичный силуэт, который, несмотря на габариты, не выглядел громоздким. «Мы хотели, чтобы E38 выглядел так, будто он движется, даже когда стоит на месте», – вспоминал один из инженеров, работавших над аэродинамикой. – «Идеальный баланс между формой и функцией был нашей главной задачей».

Узнаваемость E38 формировалась благодаря тщательно проработанным деталям. Фирменные двойные круглые фары, ставшие визитной карточкой BMW, получили новое, более современное оформление, интегрируясь в общую линию кузова. Двойная решётка радиатора, «ноздри» BMW, стала более выразительной и заняла центральное место в передней части автомобиля, придавая ему внушительный и уверенный вид. Линии кузова были чистыми и плавными, без излишних изгибов, что подчёркивало солидность и изысканность. Каждая деталь, от изгиба оконной линии Хофмайстера до формы зеркал заднего вида, была продумана до мелочей, чтобы создать гармоничный и цельный образ.

Именно этот продуманный подход к экстерьеру позволил E38 не просто выделиться из потока, но и стать настоящей иконой стиля своего времени. Он не кричал о своей роскоши, а излучал её, демонстрируя безупречный вкус и инженерное совершенство. Владельцы и фанаты по всему миру до сих пор ценят E38 именно за его неподвластный времени дизайн, который остаётся актуальным даже спустя десятилетия. Этот автомобиль стал эталоном для многих последующих моделей BMW, заложив основы для их будущего успеха и признания.

После того как экстерьер E38 обрел свои узнаваемые черты, дизайнерская группа под руководством Криса Бэнгла и инженерная команда, при поддержке Бернда Пишетсридера, сосредоточились на деталях, которые формировали его уникальный облик. Именно в этих, казалось бы, мелких элементах заключалась настоящая магия дизайна, способная превратить просто хороший автомобиль в икону стиля. Особое внимание было уделено оптике – двойные круглые фары, ставшие визитной карточкой BMW, были переосмыслены и объединены под общим стеклом, что придало передней части E38 более современный и обтекаемый вид. Это решение не только улучшило аэродинамику, но и подчеркнуло технологичность автомобиля, предвосхищая будущие тенденции в автомобильном дизайне. Эффективность освещения также была значительно улучшена, что обеспечивало водителям E38 превосходную видимость в любое время суток, повышая безопасность и комфорт.

Решетка радиатора, или 'ноздри BMW', также была модернизирована: она стала шире и гармоничнее вписалась в общий силуэт, сохраняя при этом традиционную узнаваемость бренда. Форма решетки и ее расположение подчеркивали мощь и динамичность E38, создавая ощущение уверенности и престижа. Этот элемент, как и фары, стал своего рода эволюцией классических черт BMW, демонстрируя, что компания умеет бережно относиться к своему наследию, одновременно внедряя инновации. В 90-е годы, когда автомобильный дизайн переживал период трансформации, именно такие решения позволяли BMW оставаться на шаг впереди конкурентов, сохраняя свою уникальную идентичность.

Колесные диски, разработанные специально для E38, дополняли образ, предлагая разнообразие стилей от классических многоспицевых до более современных легкосплавных вариантов, каждый из которых был призван подчеркнуть элегантность и спортивность автомобиля. Выбор дисков был не случаен: они не только отвечали эстетическим требованиям, но и способствовали улучшению динамических характеристик за счет снижения неподрессоренных масс. Это было еще одним проявлением философии 'формы, следующей за функцией', где каждая деталь имела свое практическое назначение.

Эти детали, хоть и кажутся второстепенными, сыграли ключевую роль в формировании цельного и гармоничного образа E38, сделав его не просто автомобилем, а настоящим произведением искусства, которое до сих пор ценится владельцами и фанатами по всему миру. Они демонстрировали внимание к каждой мелочи, стремление к совершенству, которое было присуще всей команде, работавшей над E38. Именно благодаря такому подходу BMW E38 смог стать не просто флагманом своего времени, но и автомобилем, который опередил свою эпоху, заложив основы для будущих дизайнерских и инженерных решений бренда.

После того как экстерьер E38 обрел свои узнаваемые черты, а детали, такие как оптика, решетка радиатора и колесные диски, были доведены до совершенства, дизайнерская группа под руководством Криса Бэнгла и инженерная команда, при поддержке Бернда Пишетсридера, сосредоточились на цветовых решениях и материалах кузова. Этот этап был не менее важен, чем разработка форм и линий, ведь именно цвет и качество поверхности во многом определяют первое впечатление и подчеркивают статус автомобиля.

Выбор палитры для E38 был тщательно продуман. BMW предложила широкий спектр цветов, от классических и сдержанных, таких как 'Arctic Silver Metallic' или 'Cosmos Black Metallic', до более насыщенных и выразительных оттенков, например, 'Orient Blue Metallic' или 'Oxford Green Metallic'. Каждый цвет был не просто оттенком, а частью общей концепции, призванной усилить изысканность и динамичность автомобиля, гармонично сочетаясь с его обтекаемыми формами и утонченными линиями. "Мы стремились создать палитру, которая бы подчеркивала как спортивный характер BMW, так и его элегантность, – вспоминает один из дизайнеров того времени. – Каждый цвет должен был 'играть' на свету, выявляя объем и глубину поверхностей."

Особое внимание уделялось качеству лакокрасочного покрытия. В 90-е годы BMW уже была известна своими высокими стандартами в этой области, и E38 не стал исключением. Применялись многослойные технологии нанесения лака, обеспечивающие не только глубокий блеск, но и повышенную стойкость к царапинам, выцветанию и воздействию агрессивных внешних факторов. Это было критически важно для люксового седана, который должен был сохранять свой безупречный вид на долгие годы эксплуатации в самых разных климатических условиях. "Для нас было принципиально, чтобы E38 выглядел так же впечатляюще через

десять лет, как и в день покупки", – говорил Бернд Пишетсридер, подчеркивая долгосрочную ценность, которую BMW вкладывала в свои флагманы.

Материалы кузова также играли ключевую роль. Основной структурой была высококачественная сталь, обеспечивающая необходимую прочность и жесткость кузова, что напрямую влияло на безопасность и управляемость. Однако инженеры E38 активно применяли и легкие сплавы в отдельных элементах, стремясь снизить общую массу автомобиля и улучшить его динамические характеристики. Например, алюминий использовался в некоторых компонентах подвески и элементах кузова, где это было оправдано с точки зрения баланса веса и прочности. Этот подход позволял не только оптимизировать весовые показатели, но и обеспечивал идеальную основу для нанесения лакокрасочных покрытий, гарантируя их долговечность и равномерность.

Сочетание продуманных цветовых решений, высококачественных лакокрасочных материалов и инновационных кузовных технологий позволило E38 достичь того уровня визуального и тактильного совершенства, который стал его визитной карточкой. Это был автомобиль, который не только прекрасно ехал, но и выглядел безупречно, подчеркивая статус своего владельца и демонстрируя инженерное и дизайнерское мастерство BMW. Этот тщательный подход к внешнему оформлению, подкрепленный кропотливой работой инженерной команды и дизайнерской группы, позволил E38 стать настоящим произведением искусства, которое до сих пор ценится владельцами и фанатами по всему миру, подтверждая дальновидность Криса Бэнгла и Бернда Пишетсридера.

После того, как экстерьер E38 обрел свои узнаваемые черты, а детали, такие как оптика, решетка радиатора и колесные диски, были доведены до совершенства, дизайнерская группа под руководством Криса Бэнгла и инженерная команда, при поддержке Бернда Пишетсридера, сосредоточились на цветовых решениях и материалах кузова. Этот тщательный подход к внешнему оформлению, подкрепленный инженерными решениями, позволил E38 стать настоящим произведением искусства, которое до сих пор ценится владельцами и фанатами по всему миру. Но истинная ценность любого флагмана проявляется в сравнении с его предшественниками и, что более важно, с прямыми конкурентами на рынке люксовых седанов.

E38 был призван заменить успешный, но уже морально устаревший E32. Главной задачей было не просто обновить модель, а совершить качественный скачок вперед. E32, безусловно, был воплощением роскоши и инженерной мысли своего времени, но его дизайн оставался более угловатым и традиционным, характерным для конца 80-х. E38, напротив, принес в сегмент свежий, более обтекаемый и динамичный силуэт, который, как утверждал Крис Бэнгл, «отражал движение и прогресс, а не статичную роскошь». Улучшенная аэродинамика, более интегрированные бамперы и фары, а также общая гармония линий делали E38 визуально легче и современнее, несмотря на его внушительные размеры. В то время как E32 был скорее эволюцией, E38 стал революцией в дизайне BMW, задав тон для будущих моделей.

Однако настоящая битва разворачивалась на поле конкуренции с другими грандами автомобильной индустрии. Главным соперником, бесспорно, оставался Mercedes-Benz S-Class, представленный в 1991 году моделью W140. Этот "Кабан", как его прозвали в народе, был монументальным, бескомпромиссным воплощением роскоши и инженерной избыточности. Он был больше, тяжелее и, по мнению многих, более солидным. BMW E38, напротив, предложил иной подход. Бернд Пишетсридер и его команда стремились создать автомобиль, который был бы не менее роскошным, но при этом обладал бы несравненно лучшей управляемостью

и динамикой. Если S-Class ассоциировался с представительским лимузином, где пассажир был в центре внимания, то E38 оставался истинным BMW – автомобилем для водителя. Его более отточенное шасси, идеальное распределение веса 50:50 и более "собранное" поведение на дороге выгодно отличали его от вальяжного W140. "Мы не стремились сделать самый большой автомобиль, мы стремились сделать самый лучший автомобиль для вождения в своем классе", – часто повторяли инженеры BMW.

Помимо Mercedes, на рынок вышли и другие серьезные игроки. Audi A8 (D2), представленный в 1994 году, стал первым массовым люксовым седаном с полностью алюминиевым кузовом, что обеспечивало ему феноменальную легкость и жесткость. Он также предлагал фирменный полный привод quattro, что делало его уникальным предложением. E38, будучи традиционным заднеприводным автомобилем, не мог похвастаться такой инновацией в кузове, но компенсировал это более утонченным дизайном и, по мнению многих, более харизматичным характером. Audi делала ставку на технологии и передовые решения, в то время как BMW сохраняла верность классическим ценностям, сочетая их с современными инновациями. E38 был более эмоциональным, более "живым" автомобилем, что ценилось теми владельцами и фанатами, кто превыше всего ставил удовольствие от вождения.

Нельзя забывать и о Lexus LS (XF10), который к тому времени уже успел завоевать репутацию невероятно надежного, комфортного и тихого автомобиля. Lexus LS предлагал эталонную плавность хода и безупречное качество сборки, но его дизайн был значительно более консервативным, а характер – менее спортивным, чем у E38. BMW E38 успешно занял нишу между этими полюсами: он был менее "раздутым" и консервативным, чем S-Class, более элегантным и динамичным, чем A8, и значительно более спортивным и эмоциональным, чем Lexus LS. Это уникальное позиционирование, сочетающее в себе традиционную роскошь и передовые технологии с фирменной спортивностью BMW, позволило E38 не просто выделиться на фоне конкурентов, но и завоевать сердца миллионов владельцев и фанатов по всему миру, став настоящей иконой стиля и инженерного совершенства 90-х годов.

Глава 3: Инновации Под Капотом: Инженерное Совершенство

После того, как дизайнеры под началом Криса Бэнгла придали E38 его неповторимый облик, а позиционирование модели на фоне конкурентов было чётко определено, фокус внимания инженерной команды BMW, возглавляемой Берндом Пишетсридером, сместился на сердце автомобиля – силовые агрегаты. Перед ними стояла амбициозная задача: создать линейку двигателей, которые не только превзойдут предшественников по мощности и динамике, но и установят новые стандарты в сегменте люксовых седанов по экономичности и экологичности, что для начала 90-х годов было настоящим вызовом.

На смену порой консервативным моторам E32 пришли совершенно новые поколения двигателей. В основе бензиновой гаммы лежали усовершенствованные рядные шестицилиндровые агрегаты, известные своей плавностью хода и отточенной динамикой. Они получили более совершенные системы впрыска топлива и управления клапанами, что позволило значительно увеличить отдачу при одновременном снижении расхода. Однако настоящим прорывом стали новые V-образные восьмицилиндровые двигатели. Эти агрегаты, разработанные с чистого листа, отличались компактностью, меньшим весом и выдающимися характеристиками. Их конструкция предусматривала широкое применение легких сплавов, что способствовало снижению общей массы автомобиля и улучшению развесовки.

Инженерная команда уделяла особое внимание оптимизации крутящего момента на низких оборотах, что обеспечивало E38 не только впечатляющее ускорение, но и исключительную эластичность. Водитель мог наслаждаться мгновенным откликом на педаль газа, будь то при обгоне на трассе или при маневрировании в городском потоке. Это сочетание спортивной прыти и аристократической плавности хода стало одной из визитных карточек E38, высоко ценимой владельцами.

Помимо бензиновых моторов, E38 стал одним из пионеров в сегменте люксовых автомобилей, предложив дизельный двигатель. В то время дизельные агрегаты ассоциировались скорее с коммерческим транспортом, но BMW рискнула, внедрив передовой турбодизель, который сочетал высокую экономичность с достойной мощностью и крутящим моментом. Это решение было дальновидным и впоследствии определило тенденции развития всего автомобильного рынка.

Не менее важным аспектом стала разработка новых трансмиссий. Автоматические коробки передач стали более совершенными, обеспечивая бесшовное переключение и оптимальную передачу крутящего момента. Они были настроены таким образом, чтобы максимально использовать потенциал каждого двигателя, обеспечивая как комфортную езду, так и возможность динамичного ускорения. Внедрение передовых систем управления двигателем и трансмиссией, работающих в тесной связке, позволило достичь невиданного ранее баланса между мощностью, эффективностью и плавностью хода. Эти инновации заложили основу для легендарной репутации E38 как технологически продвинутого и динамичного автомобиля, который оставался актуальным на протяжении многих лет после своего дебюта.

После того, как E38 получил свой уникальный дизайн и мощные, эффективные силовые агрегаты, инженерная команда BMW под руководством Бернда Пишетсридера обратила

свое внимание на сердце динамических характеристик автомобиля – шасси и подвеску. Задача была не просто обеспечить превосходную управляемость, но и сохранить фирменное для BMW сочетание спортивной динамики с непревзойденным комфортом, что было особенно важно для флагманского седана, призванного конкурировать в сегменте люксовых автомобилей 90-х годов.

Инженеры E38 не стали изобретать велосипед, а сосредоточились на совершенствовании проверенных временем решений. В основе лежала заднеприводная архитектура, которая уже доказала свою эффективность в предыдущих поколениях BMW. Однако для E38 была разработана совершенно новая независимая многорычажная подвеска как спереди, так и сзади. Это решение позволило значительно улучшить кинематику подвески, обеспечивая более точное следование колес дорожному полотну и минимизируя крены кузова в поворотах. Особое внимание уделялось снижению неподрессоренных масс: широкое применение легких сплавов, таких как алюминий, в элементах подвески и подрамниках позволило уменьшить инерцию колес, что положительно сказалось на плавности хода и управляемости, особенно на неровных дорогах.

Ключевой инновацией стало внедрение адаптивных амортизаторов, которые могли изменять свою жесткость в зависимости от дорожных условий и стиля вождения. В сочетании с системой контроля устойчивости (ASC – Automatic Stability Control), которая предотвращала пробуксовку ведущих колес при старте и разгоне, E38 обеспечивал не только выдающуюся стабильность на высоких скоростях, но и предсказуемое, интуитивно понятное управление. Это позволяло водителю чувствовать себя уверенно как на автобанах, так и на извилистых загородных дорогах. Система ASC, ставшая предвестником современных систем динамической стабилизации, была новаторской для того времени и значительно повысила активную безопасность автомобиля, что было приоритетом для BMW.

«Мы стремились создать автомобиль, который бы дарил истинное удовольствие от вождения, независимо от того, насколько долгой была поездка. Комфорт и управляемость должны были быть на одном уровне, без компромиссов», – вспоминал один из инженеров проекта E38, подчеркивая философию, лежащую в основе разработки шасси. Это стремление к идеальному балансу нашло отражение в каждом элементе подвески E38.

Результатом кропотливой работы инженерной команды стало шасси, которое обеспечивало E38 фирменную «баварскую» управляемость – точную, отзывчивую и в то же время плавную. Автомобиль легко справлялся с дорожными неровностями, поглощая их без ущерба для комфорта пассажиров, и при этом демонстрировал впечатляющую устойчивость и маневренность на высоких скоростях. Это уникальное сочетание комфорта и динамики сделало E38 одним из самых приятных в управлении люксовых седанов своего времени и заложило основу для его легендарной репутации, которая до сих пор ценится владельцами и фанатами по всему миру.

Безопасность всегда была краеугольным камнем философии BMW, и проект E38 не стал исключением. Напротив, инженерная команда под руководством Бернда Пишетсридера с самого начала поставила перед собой амбициозную цель: сделать E38 одним из самых безопасных автомобилей своего времени, внедряя передовые технологии активной и пассивной безопасности, которые только начинали появляться в автомобильной индустрии 90-х годов.

В то время, когда многие автопроизводители только начинали экспериментировать с базовыми системами безопасности, BMW уже активно интегрировала комплексные решения. E38 стал одним из пионеров в своем классе по части активной безопасности. Стандартным оснащением для всех версий была антиблокировочная система тормозов (ABS). Это не просто предотвращало блокировку колес при резком торможении, но и позволяло водителю сохранять контроль над рулевым управлением, обходя препятствия даже в экстренных ситуациях. "ABS стала настоящим спасением для многих водителей, особенно в непредвиденных ситуациях на дороге," – часто отмечали эксперты того времени. Ее внедрение значительно сократило тормозной путь и повысило уверенность за рулем.

Помимо ABS, E38 оснащался системой автоматического контроля устойчивости (ASC – Automatic Stability Control). Эта система была призвана предотвращать пробуксовку ведущих колес при разгоне, особенно на скользких или неоднородных покрытиях. ASC постоянно отслеживала скорость вращения колес и, в случае обнаружения пробуксовки, автоматически уменьшала подачу мощности двигателя или подтормаживала колесо, восстанавливая сцепление. В более поздних версиях E38 появилась усовершенствованная система ASC+T (Traction), которая добавляла функцию контроля тяги, что еще больше улучшало стабильность и управляемость в сложных дорожных условиях. Эти системы были предвестниками современных систем динамической стабилизации, которые сегодня являются стандартом для большинства автомобилей.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.