

*Новая BMW 3-Series должна продолжить традиции самой продаваемой модели баварского концерна. Для первого знакомства с новой «трешкой» мы выбрали бензиновую модификацию BMW 328i в исполнении Luxury.*



В моей жизни BMW 3-Series сыграла особенную роль. Сначала BMW 318i в кузове E30, появившаяся у товарища, послужила толчком к покупке первой иномарки – следующей «трешки» в кузове E36, которая для многих остается эталоном классического баварского дизайна, актуального и по сей день. Прошло четыре года и 150 тысяч километров пробега, после чего BMW E36 нашла нового владельца, а я стал обладателем поджарой BMW 3-Series E90, радующей дерзким нравом и острой управляемостью, в жертву которой принесли комфорт и плавность хода. Наверное, поэтому теста новой BMW 3-Series в кузове F30 я ждал с особым трепетом. Ведь изменилась новая машина довольно сильно. Чего только стоит полный отказ баварцев от атмосферных моторов!

Тенденция укрупнения свойственна почти всем новым моделям. Так уж повелось в мировом автопроме, что новинка должна быть непременно вместительнее и больше предшественника. По аналогичному сценарию эволюционировала и BMW 3-Series. Компактную «трешку» в кузове E30 заменила более просторная 3-Series E36. Потом была чуть выросшая «сорок шестая», а после нее раздутая и обросшая рельефными боками BMW 3-Series E90. Наконец с выходом новой модели с индексом F30 баварцы

пошли еще дальше: на фоне своих предков новинка словно перешла в следующую весовую категорию. Недаром за всю неделю, что BMW 3-Series была у нас на тесте, со старшей «пятеркой» ее путали все кому не лень.



Но даже сходство с 5-Series не умаляет заслуги дизайнеров новой «третьей серии». Седан получился чертовски красивым. Силуэт прибавил стремительности, чуть увеличился передний свес, на морде появилась небольшая горбинка – а-ля итальянский нос моделей Maserati, расширилась колея (на 37 мм спереди и на 47 мм сзади), с боков срезали лишние округлости, а взгляд сузившихся передних фар, вытекающих в фирменные «ноздри» решетки радиатора, стал еще строже. Корму подравняли под корпоративный стиль, и теперь отличить сзади «трешку» от «пятерки» можно лишь по двум полоскам габаритных огней вместо трех.

Интерьер практически полностью копирует салон BMW 1-Series. Главные отличия – в более качественных материалах отделки и декоративных вставках.

Опциональные передние кресла с регулировкой коленного упора и ширины валиков боковой поддержки отлично спрофилированы. Здесь без проблем устроится человек любой комплекции. Посадка фирменная драйверская, диапазоны регулировок достаточны. К эргономике, как всегда, не придерешься: все органы управления

находятся на привычных местах. Визитная карточка баварского интерьера – повернутая к водителю центральная консоль, напольная педаль газа, приборная панель с янтарной подсветкой и уже ставший традиционным электронный селектор «автомата».

На вершине центральной консоли разместился дисплей системы iDrive, управление которой производится с помощью джойстика. Графика отменная, а список функций включает в себя почти все современные примочки, начиная с простого бортового компьютера и заканчивая камерами кругового обзора и возможностью выхода в Интернет. Правда, за каждую опцию придется доплачивать, причем немало.



Сзади стало немного просторнее, но залезать, не задев порог, по-прежнему проблематично. Диван отформован для двоих, есть подлокотник, опционный подогрев, шторки на стекла и собственные воздуховоды, а вот усестись по центру, как и прежде, мешает огромный центральный тоннель. С 460 до 480 литров увеличился объем багажника, запаски нет – все BMW оснащаются шинами RunFlat.

С выходом нового поколения F30 появилось и множество ранее недоступных для 3-Series опций. Среди них система распознавания дорожных знаков, автоматическое управление дальним светом, система мониторинга мертвых зон и проекционный дисплей, способный выводить на лобовое стекло не только текущую скорость, но и показания навигации, список проигрываемых аудиотреков и цветные знаки ограничения

скорости.

Эра атмосферных баварских моторов, похоже, закончилась. Отныне под капотом «трешки» сплошь четырех- и шестицилиндровые моторы с турбиной Twin Scroll. Упразднили и зависимость индекса модели от объема мотора. Например, BMW 328i, побывавшая у нас на тесте, оснащается 2,0-литровым турбомотором мощностью 245 л.с. В базе все версии кроме дизельной оснащаются шестиступенчатой «механикой», но наша машина была с 8-скоростным «автоматом» ZF, который отныне ставится на все модели BMW: от «копейки» до флагманской BMW 7-Series. Исключение составляют только «заряженные» модели от подразделения BMW M.



До сотни BMW 328i выстреливает всего за 6,1 секунды. Неплохо «трешка» справляется и с ускорениями при обгонах. За это отдельное спасибо турбине Twin Scroll с двойной крыльчаткой, позволяющей выдавать максимальные 350 Нм в диапазоне от 1250 до 4800 об/мин. 8-ступенчатая автоматическая коробка фирмы ZF работает быстро и плавно, небольшая запинка есть, только когда необходимо скинуть сразу несколько ступеней. Если нужно «притопить» — есть спортивный режим, а для самостоятельных переключений – удобные лепестки на руле.

Отныне о дерготне в колеях, которыми грешила предыдущая BMW 3-Series, можно забыть. Теперь «трешка» идет по прямой, напрочь игнорируя и колеюность, и волновые перепады. Шумоизоляция отличная! Даже на высокой скорости разговаривать в салоне

можно практически шепотом. Острота на руле никуда не делась. BMW тут же откликается на любое движение «баранкой», но делает это в меру резко, без прежнего остервенения.

Единение с дорогой, за которое «третью серию» любят во всем мире, никуда не делось, а лишь перешло на новый, более качественный уровень. Седан по-прежнему ввинчивается в поворот с прытью хищной кошки, цепко держится на траектории и охотно переключается в быстрой связке поворотов. BMW четко следует за поворотом «баранки», на которой создается практически идеальная порция обратного усилия. Но разница с предыдущей BMW E90 есть. На графике маркетологов новая машина явно ушла в сторону комфорта, существенно улучшилась плавность хода, былая бескомпромиссность на дуге сменилась небольшими кренами, а жесткая тряска на неровностях – небольшими тычками.



Все версии теперь оснащаются клавишей режимов. В зависимости от выбранного: Eco, Comfort, Sport или Sport плюс – компьютер меняет чувствительность на педали газа, настройки электроусилителя и алгоритм работы системы стабилизации (в режиме Sport Plus), а в дорогих модификациях еще и настройки активной подвески.

Вместе с размерами и уровнем оснащения новая BMW 3-Series прибавила и в цене.

Список базового оборудования у всех версий один: система бесключевого запуска двигателя, би-ксеноновые фары, датчик дождя, возможность выбора линии дизайна (Modern, Sport, Luxury), легкосплавные диски, 2-зонный климат-контроль, multifunctionальный руль, подогрев передних сидений и аудиосистема с 6,5-дюймовым экраном. Самый доступный бензиновый седан BMW 320i мощностью 184 л.с. с МКПП обойдется минимум в 1 350 000 рублей. Дизельная BMW 320d с аналогичной мощностью уже в базе предлагается с АКПП и стоит от 1 475 000 рублей. Ценник на топовую BMW 335i только начинается с отметки 1 900 000 рублей.

BMW 328i с «механикой» со стандартным списком оснащения оценивается в 1 650 000 рублей. А побывавший на тесте седан, набитый опциями «под завязку», предлагается за 2 987 727 рублей – почти столько же у дилеров стоит 420-сильный седан BMW M3 в предыдущем кузове E90!

Вся надежда на калининградские «трешки» и появление доступных лимитированных комплектаций. Кроме того, уже скоро для новой 3-Series станет доступен полный привод xDrive, появится базовая бензиновая версия BMW 316i, а также опциональный M-пакет.