



БОЛЬШЕ
ИНФОРМАЦИИ
О МОДЕЛИ



ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

Габариты

Длина – 4468 мм, ширина – 1854 мм, высота – 1410 мм, колесная база – 2693 мм, снаряженная масса – 1520 кг, объем багажника – 390 л, дорожный просвет – 123 мм

Трансмиссия

РКП, 7 ступеней, тип привода – задний

Двигатель

2979 см³, бензин, максимальная мощность – 370 л.с., максимальный крутящий момент – 465–500 Нм

Динамика

0–100 км/ч.....4,3 с
Максимальная скорость.....250 км/ч
Расход (смешанный).....7,9 л/100 км

Цена

BMW M2.....3 650 000 руб.

Конкуренты

Mercedes-AMG SLC 43.....4 390 000 руб.
Jaguar F-type Coupe.....5 056 000 руб.
Porsche 718 Cayman S.....4 356 000 руб.

BMW M2

BMW M4 рискует лишиться звания самой драйвовой «эмки». Семейство «эм-машин» пополнилось младшей моделью M2, которая не менее точная и почти такая же быстрая, как старшее купе



В машинах с пакетом M Performance управление заслонкой выпускной системы возложено на дистанционный пульт, который соединяется с автомобилем по Bluetooth



Громогласный выхлоп BMW M2 я услышал задолго до выхода на пит-лейн Moscow Raceway. Рев мотора был такой громкий, что из окрестностей автодрома разлетелись последние оглохшие птицы. Но так бескомпромиссно звучит только машина в исполнении M Performance. Специальная заслонка в выхлопной системе, позволяющая рядной турбощестерке BMW рычать как дикому необузданному зверю, открывается с помощью специального дистанционного пульта, который связывается с электронными мозгами автомобиля по Bluetooth. Главное – не забыть закрыть ее после выезда с гоночного трека. Иначе

можно нарваться на штраф. Ведь уровень шума выхлопа с открытой заслонкой значительно превосходит предельно допустимые значения для дорог общего пользования.

А еще купе в исполнении M Performance отличается от обычной «эмки» более эффективным карбоновым оперением обвеса, более выносимыми тормозными колодками и винтовыми подвесками с амортизаторами KW, имеющими не меньше дюжины вариантов настроек жесткости и длины хода. Наборчик весьма убедительный... Но только на треке. И вот почему.

В нашем распоряжении два автомобиля в исполнении M Performance, один

из которых настроен под конфигурацию Moscow Raceway с более-менее комфортным ходом демпферов, а второй – с максимально эффективным (то есть очень и очень жестким). Рулятся автомобили изумительно. А тот, что жестче, еще и ощущается более собранным на скоростных дугах. Но оба, и даже тот, который якобы помягче, так точно передают на пятую точку форму «рейсвейвских» поребриков, что я и сейчас по памяти могу изобразить их профиль. Такая информативность очень хороша на трассе, где каждый сантиметр пройденной траектории чувствуешь так, будто шупаешь асфальт кончиками пальцев. Но вряд



Под капотом M2 – 3-литровая «шестерка» с наддувом. Максимальная мощность в 370 л.с. достигается при 6500 об/мин, а пиковый крутящий момент в 465 Нм доступен в диапазоне от 1400 до 5560 об/мин. Момент также может достигать 500 Нм (в режиме Overboost) на «полке» от 1450 до 4750 об/мин



ли бы мне хотелось ежедневно пересезжать на этих «эмках» трамвайные пути неподалеку от нашей редакции.

Неиссякаемая тяга

Впрочем, ждать более-менее гражданской мягкости от обычной M2 тоже не стоит. Дело в том, что почти все детали шасси перекочевали к ней от сладкой парочки M3/M4 практически без изменений. Это касается и кованых рычагов подвесок, и подрамников. При этом передний, алюминиевый, закреплен на жестких шаровых опорах, а задний, стальной, прикручен к кузову напрямую! Понимаете, да?!

В M2 шумно и очень тряско, но невероятно кайфово. Особенно на треке. Руль с плотным и тугим усилием может показаться излишне тяжеловатым, но в скоростных выражах Moscow Raceway он как нельзя кстати. Информации о дорожном полотне на нем предостаточно, а реакции на действия – мгновенны и даже нервны.

Прибавьте к этому еще и впечатляющие возможности 370-сильного турбомотора и невероятные умения

преселективного «робота» M DCT, и получите практически феноменальный автомобиль для трека. Несмотря на наддув, характер у рядной «шестерки» BMW очень ровный. Нет свойственного турбомоторам шквала «ньютонметров» и «лошадиных сил», обрушивающегося на ведущую ось мгновенно. Тяга и мощность с ростом оборотов возрастают практически линейно, позволяя мягко дозировать их на задние колеса. При этом пиковое значение крутящего момента может достигать 500 Нм. А с учетом скорострельности «робота» и его умения удерживать стрелку тахометра в рабочей зоне чувствуется, будто тяга под педалью акселератора практически неиссякаема.

Впрочем, эта «эмка» не самая мощная в линейке BMW M. Да и по соотношению лошадиных сил на килограмм веса она далеко не в лидерах. Поэтому надо понимать, что рекорды круга на M2, конечно же, не поставить. Но получить запредельное удовольствие от вождения – очень легко.

Текст: Давид Аюкоян
Фото: BMW



Внутреннее убранство M2 отличается от обычной «двойки» лишь деталями наподобие трехспицевого руля и карбоновых вставок на передней панели и центральной консоли. Специальных гоночных кресел для купе не предусмотрено. Приходится довольствоваться сиденьями от горячего M235i



→ Выводы



Мощный и тяговитый турбомотор с сочным звуком, скорострельный «робот», классные гоночные настройки рулевого механизма



Слишком жесткие настройки подвесок, высокий уровень шума в салоне даже у более-менее гражданской версии M2