

Запасливый и торопливый НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ MASERATI QUATTROPORTE С ДИЗЕЛЕМ

Игорь Шенн

УДИВИТЕЛЬНЫЕ трансформации происходят с маркой Maserati буквально у нас на глазах. Не вдаваясь в детали, достаточно сказать, что сегодня в группе Fiat, Maserati — одна из наиболее динамично развивающихся марок. Выпуск Ghibli, седана бизнес-класса, в 2013 году позволил резко увеличить объем продаж. Впервые в истории славного бренда из Болоньи, отмечающего в эти дни вековой юбилей, число проданных автомобилей измеряется не сотнями и даже не тысячами, а десятками тысяч экземпляров, а намерение довести к концу будущего года продажи всех моделей в совокупности до фантастических 50 000 уже не выглядит утопией.

Такому ошеломляющему успеху Maserati во многом обязана Ghibli с дизельным двигателем, на долю которого приходится половина проданных седанов. Силовой агрегат оказался столь хорош, что в Maserati решили после ряда доработок и усовершенствований впервые установить его и на флагман марки — модель Quattroporte шестого поколения. V-образный шестицилиндровый турбодизель объемом 3 л и мощностью 271 л. с. разработан с участием итальянской компании VM Motori и является единственным мотором для автомобилей Maserati, который собирается без участия Ferrari.

Дизельная силовая установка Quattroporte дополняет уже существующую линейку моторов, состоящую из бензиновых V6 и V8 с двойным турбонаддувом, выгодно отличаясь от них потрясающе низким расходом топлива, беспрецедентным в истории флагманских моделей Maserati. Автомобиль, оснащенный 70-литровым баком из легких сплавов, системой «старт-стоп», автоматически выключающей мотор на светофорах, в крейсерском режиме потребляет символические 5,2 литра на сотню километров и способен преодолевать 1100 км без дозаправки. Потенциальным покупателям будет приятно узнать также и то, что испытания этого двигателя проходили при температурах до минус 25°C, и проблем с запуском не возникнет, даже если ваш Quattroporte заночует на морозе.

Как и на бензиновых Quattroporte, водитель «дизеля» может выбрать один из трех режимов движения — Normal, Sport и I.C.E. (Increased Control & Efficiency), особенно внимательно следящий за поведением автомобиля в сложных дорожных условиях. Меняются режимы с помощью соответствующих кнопок на центральной консоли. По умолчанию, Normal обеспечивает максимальный комфорт и минимальный расход топлива. По автобану Quattroporte Diesel летит, как «Сапсан» в Санкт-Петербурге, мягко и бесшумно: абсолютно плоское днище позволило улучшить аэродинамику автомобиля.



В «спорте» характер заметно преобразуется, оптимизированный восьмиступенчатый автомат подолгу держит обороты в районе красной зоны, задорно прыгает вниз на пару ступеней при торможении и не спешит возвращаться вверх при разгоне. Вообще, в «спорте» наступает момент истины. Дело в том, что заявленный разгон «дизеля» до первой сотни за 6,4 секунды при максималке 250 км/ч мало впечатляет на бумаге (мы ведь про Maserati, не так ли?!), но в дороге возникает ощущение, что автомобиль едет гораздо быстрее — во всяком случае, бензиновому V6, ускоряющемуся почти на секунду быстрее, он вряд ли уступит. Благодаря тому, что максимальный крутящий момент в 600 «ньютонов» достигается уже при 2000 оборотов в минуту, за рулем Quattroporte Diesel возникает непередаваемое чувство прыти, столь нехарактерное для больших лимузинов. Что касается вентилируемых тормозов Brembo — они совершенно неутомимы даже при агрессивной езде с перманентным торможением в пол. Кроме того, в режиме Sport безупречная звуковая изоляция салона идет на осторожный компромисс, допуская до ушей водителя приятное низкочастотное урчание на высоких оборотах. Вы также волны в выборе ехать «по старинке», чередуя передачи подрулевыми рычагами или при помощи джойстика на

центральной консоли. Скорости это вряд ли добавит, но удовольствия от интуитивного понимания автомобиля, слияния, как говорят гонщики, с ним в единое целое, прибавится точно.

Несомненный плюс, тонко продуманный создателями Quattroporte шестого поколения, заключается и в том, что визуально отличить топовую модификацию GTS от «бюджетной» Diesel невозможно. Как говорится, равен и стар и млад. Все дополнительные удовольствия — от аудиосистемы Bowers & Wilkins до эксклюзивных колесных дисков в 21 дюйм — доступны в любой модификации Quattroporte. Пожалуй, единственное, что может «выдать» дизельный автомобиль, да и то на парковке, — это характерное, едва слышное постукивание мотора на низких оборотах. Конечно, если определить двигатель по звуку невозможно даже на скорости. Напомним, кстати, что Quattroporte обладает самым просторным салоном в классе. Это должно особенно заинтересовать пассажиров, предпочитающих передвигаться на заднем диване. Дизельный Quattroporte производится на новом, недавно построенном заводе в провинции Турин, первая партия машин уже пришла в Москву. Цена на Quattroporte в России начинается от €112,5 тыс.

