

Возвращение турбо

FERRARI CALIFORNIA T

Игорь Шеин



ВЫПУЩЕННАЯ пять лет назад современная генерация Ferrari California была принята многими фанатами в шттики. Отдавая должное великолепной складной крыше, превращающий купе в спайдер за 14 секунд, наиболее рьяные тем не менее полагали, что самый «бюджетный» автомобиль из Маранелло — это «ненастоящий» Ferrari.

Стрелы летели главным образом в неожиданном для болида с гарцующим жеребцом комфорт и мягкость поведок на дороге, а слишком дружелюбный фасад смущал и вполне нейтрально настроенных поклонников.

Потребители, однако, как это часто бывает, критику внимательно изучили — и дружно отправились к дилерам. В результате California прекрасно продавалась по всему миру: десять тысяч автомобилей начиная с 2009 года! На сегодняшний день это абсолютный бестселлер марки.

Раз так, то, казалось бы, разрабатывая новое поколение, компания должна была бы руководствоваться принципом «не навреди». Раньше, может быть, так и сделали бы, но точно не сейчас. В последние несколько лет Ferrari под управлением Луки ди Монтеземоло успешна как никогда. Безликие кирпичные цеха-казармы за проходной в Маранелло сменили новейшие павильоны из стекла и стали, построенные звездами мировой архитектуры — Жаном Нувелем и Ренцо Пьяно. Г-н Пьяно, в частности, создал аэродинамическую трубу, в которой «продуваются» все Ferrari, включая спортивные прототипы и болиды F1. Его труба чем-то напоминает испанский фрагмент Центра Помпиду в Париже — сооружения, которое принесло Ренцо Пьяно всемирную славу. Много ли мы видели автозаводов, построенных обладателями Притцкерской премии — высшей награды в архитектуре?

И вот теперь из сверкающих на солнце павильонов, нафаршированных самым современным оборудованием, выкатываются новые суперкары — один другого круче. Первой была модель FF с полным приводом, затем — коллекционный суперкар LaFerrari с гибридной силовой установкой и, наконец, California T, которая содержит столько новаций, что впору говорить о чем-то большем, чем плановый апгрейд предыдущей модели.

Прежде всего — у нее под капотом стоит высокотехнологичный 3,8-литровый V8 с двойным

турбонаддувом, мощностью 560 л. с. (на 70 сил больше чем у предшественницы), катапультный California T до сотни за 3,6 секунды. Ferrari вернулась к турбированным моторам впервые со времен суперкара F40, который производился с 1987 по 1992 год и считался самым быстрым серийным автомобилем в мире на тот момент. Это был последний Ferrari, выпуск которого лично благословил командаторе Энцо. Так вот, до сотни он разогнался за 3,8 секунды, на две десятых медленнее California T — сегодняшнего автомобиля «на каждый день». Кроме того, в отличие от F40, обуздать который, не закончив жизнь в куче металлолома, могли только опытные пилоты, California T исключительно покладиста и даже практична. В ней есть приличных размеров багажник, в который можно бросить пару сумок. Посадочная формула «два плюс» предполагает, что задний ряд, конечно, не для взрослых, но там без труда можно и закрепить детское кресло, и загрузить то, что не поместилось в багажник. Иными словами, California T — это классический гран-туризмо, и ее предназначение — радовать обладателя не на гоночных треках, а на дорогах общего пользования, желательно с достопримечательностями вокруг.

По сравнению с предшественницей, California T значительно похорошела, сохранив при этом узнаваемые фамильные черты. Дизайнеры Ferrari Styling Centre в сотрудничестве с компанией Pininfarina словно отправили старшую сестру в фитнес-зал с требовательным инструктором — лишние килограммы ушли, а жирок по бокам превратился в мышечную массу. Вдобавок внизу на корме отчетливо просматриваются три нешуточных ребра диф-

фузора, придающих автомобилю дополнительную стабильность на больших скоростях. Интерьер California T — это классический Ferrari. Скульптурная передняя панель с цилиндрическими дефлекторами вентиляции, дорогая кожа от Poltrona Frau, сенсорный 6,5-дюймовый дисплей высокого разрешения, низко посаженные передние кресла, мускулистый руль с переключателем «манетино»... Качество подгонки компонентов безупречное, можно лишь придирается к эргономике — но зачем, спрашивается? В Ferrari все должно быть другим по определению. Не нравится? — Давай, до свидания!

California T получила более острый и совершенный рулевой механизм, неутомимые керамические тормоза и особое звучание, причем как турбодвигателя так и выхлопной системы. Говорят, звукоинженеры из Маранелло гордятся результатами своей работы. В открытом автомобиле на горном серпантине и резком ускорении с небольших скоростей при низких оборотах звук California T показался нам... скажем так, интересным. Но стоило поднять крышу и раскрутить мотор до красной зоны — послышался звук действительно незаурядный, громкий, но скорее задорный и совсем не агрессивный. Возникло ощущение радостной эйфории, будто в салоне кто-то распылил веселящий газ.

Итак, California нового поколения — это впечатляющий прогресс, технически совершенный, мощный, быстрый и красивый автомобиль. Единственное, что осталось без изменений, это складывающаяся жесткая крыша. Та, которая за 14 секунд превращает купе в спайдер. Улучшить ее оказалось не под силу даже гениям из Маранелло.