

Машина строгого режима

MASERATI MC STRADALE

Алексей Харнас



MC STRADALE — ПЕРВОЕ
СЕРИЙНОЕ КУПЕ MASERATI,
ПРЕОДОЛЕВШЕЕ СКОРОСТНОЙ
БАРЬЕР 300 КМ/Ч

В ПАДДОКЕ АВТОДРОМА

Riccardo Paletti, что в 20 километрах от Пармы, есть необычный для такого места тренажер. Закрепленное на тележке автомобильное кресло съезжает по наклонному рельсу и в конце пути бьется о стальную стенку. Говорят, на этот тренажер сажают посетителей, которые злостно нарушают требования инструкторов школы Master Maserati. Исключительно для того, чтобы нарушитель осознал, что может с ним произойти, если он вылетит на машине с трассы в сторону барьеров из старых покрышек.

Инструкторами школы руководит Иван Капелли, 47-летний бывший гонщик, ранее выступавший за разные команды в Formula 1 и Formula 3. Сейчас он периодически выступает комментатором гонок F1 на канале Rai 1, но большую часть времени проводит на автодроме, объясняя покупателям Maserati, что именно они купили и что надо делать с этой машиной, чтобы понять: она действительно стоит своих денег.

Большая часть курсов 2011 года посвящена возможностям новой машины, гордости инженеров Maserati — MC Stradale, первого серийного купе этой итальянской марки, преодолевшего скоростной барьер 300 км/ч (в России цены на эту машину начинаются от 207 тыс. евро). Новый автомобиль — это настоящая химера, в которой нашлось место лучшим качествам всей модельной линейки Maserati. Ее родословная в названии: Maserati Gran Turismo MC Stradale. Если сделать шильдик с полным названием автомобиля, он как раз уместится от края до края багажника. Но шильдика нет — во-первых, чтобы не портить идеальные формы крышки багажника, во-вторых, шильдик — это лишний вес. А в случае с этой машиной борьба идет буквально с каждым граммом. Так, ради снижения веса, конструкторы выкинули 25 кг шумоизоляционных материалов, которые обычно присутствуют в Gran Turismo, удалили 2 кг лишних проводов, а традиционные тормоза со стальными дисками заменили на карбон-керамические, что уменьшило вес машины еще на 18 кг.

Про задние сиденья и говорить нечего — их просто нет. Купе — это купе, и не надо записывать в него бессмысленный задний диванчик, на котором все равно никто никогда не будет сидеть.

Дизайн кузова MC Stradale наглядно демонстрирует, во что может превратиться автомобиль, если у разрабатывающих его дизайнеров и инженеров есть для испытаний хороший трек и команда гонщиков. Прижимающий переднюю ось к земле сплиттер интегрирован в передний бампер, а крышка багажника выштампована уже с антикрылом. Профиль крышки капота минимизирует турбулентные завихрения встречного воздушного потока, а 20-дюймовые колеса «обуты» в специальные шины Pirelli PZero Corsa для скоростной езды. Главная фишка электронной начинки автомобиля — возможность выбора режимов езды: гасе, sport и auto. Последний, понятно, предназначен для того, чтобы тащиться по дороге общего пользования от автодрома до гаража, и рассказывать о нем особо нечего. Интерес представляют гасе и sport, весьма заметно отличающиеся друг от друга. Электроника управляет не только режимом работы дросельной заслонки, но и алгоритмом работы коробки переключения скоростей — в «гоночном» режиме это переключение происходит ощутимо быстрее. Такая работа коробки позволяет проехать дистанцию на доли секунды быстрее, но каждое переключение сотрясает всю машину, не позволяя отделиться от мысли о том, что коробка протянет месяц, а то и меньше.

Четырехсотпятисильный двигатель должен разогнать эту машину до 100 км/ч за 4,6 секунды, а ее максимальная скорость достигает 301 км/ч. Поверим документам — до максимальной отметки на спидометре нам ее раскогегарить не удалось.

Для того, чтобы покупатель MC Stradale знал, что делать со своей машиной, и организованы курсы Master. Протяженность трека Paletti, на котором они проводятся — 2360 метров. По меркам профессиональных спортсменов трасса несложная — две шпильки, две затяжные пара-

болические дуги и два прямых участка длиной примерно по 500 метров. По неопытности вылететь с этой трассы и покалечиться довольно сложно, хотя и такое в практике заводских инструкторов случалось.

Первое испытание для новоиспеченного владельца всякого спорткара — посадка в него. Но в данном случае гибкость китайского гимнаста не требуется. Хотя машина очень низкая, сядя за руль не надо сгибаться в три погибели, а ширина дверного проема достаточная даже для водителя неспортивной комплектации. На треке нет смысла включать автоматический режим роботизированной коробки скоростей. Лучше сразу перевести переключатель в положение sport. Первый круг в спортивном режиме: динамичный разгон до 80 км/ч на второй скорости, выход на прямой участок, переключение на третью, газ в пол, при оборотах более 4000 открывается заслонка в системе выхлопа и машина издает фирменный рев — ради которого стоит осваивать технику скоростного вождения.

Переходим на режим гасе. В этом «гоночном» режиме смена передач происходит за рекордные 60 миллисекунд, но такая скорость не позволяет сделать переключение плавным — любое нажатие на подрулевой лепесток отдается весьма ощутимым ударом в недрах автомобиля. Машина в гоночном режиме и звучит иначе: клапан в выпускной системе, обеспечивающий рев мотора, открыт постоянно. Набор скорости ощутимо отличается от спортивного режима. Разогнавшись на прямом участке, можно не задумываться о том, на какой передаче входить в поворот — нужно лишь прижать левый, понижающий подрулевой лепесток и притормозить до нужной скорости: коробка сама выберет оптимальный режим работы. В Maserati считают, что им удалось сделать «спортивный автомобиль на каждый день». В этой формулировке есть определенное лукавство. Но дело тут не в машине — просто ее возможности явно на порядок выше водительских возможностей среднестатистического покупателя.