

Именем ветра

НОВЫЙ MASERATI GHIBLI

Александр Ставров, Хасан Ганиев



НОВЫЙ Maserati Ghibli оставляет с носом тех автомобильных экспертов, которые утверждают, что образцы высокого автомобильного искусства не терпят массовой репродукции. Новому «беби-Maserati», или «половинке Quattroporte», как уже успели окрестить Ghibli, пророчат массовый спрос и коммерческий успех, которого автомобили с трезубцем, пожалуй, никогда и не ведали.

Производитель уже набрал 8000 заказов на эту модель, что кажется фантастикой, ведь еще год назад всех автомобилей марки было продано в полтора раза меньше. Премьерный показ модели не случайно устроили в Шанхае — богатство марки и слава Ghibli, который обойдется вдвое дешевле Quattroporte, прирастают главным образом Китаем.

Российских автолюбителей, особенно из числа суеверных, в Ghibli может отпугнуть или расстроить разве что название. Оно хуже даже, чем Pagani Huayra. Смириться с ним можно, произнося имя модели как «Джибли» (тем, кто с легкостью зовет Lamborghini «Ламборджини», это вовсе не будет трудно) или внушив себе, что Ghibli — это не страшно, а креативно. На самом деле название Ghibli в истории Maserati уже использовалось — с 1966 по 1973 год для очень симпатичного автомобиля Gran Turismo и еще пять лет, начиная с 1992 года, для купе второго поколения.

Нынешний 4-дверный седан — третий автомобиль Maserati, для которого выбрано имя экзотического южного ветра, дующего в Сахаре. Гоняться с ветром, то есть с Ghibli, сложно. Но увлекательно. Первую «сотню» автомобиль с задним приводом и 330-сильным бензиновым двигателем V6 разменивает за 5,6, а полноприводный S Q4 с 410-сильным V6 — за 4,8 секунды. Меняться с умеренного до порывистого автомобилю позволяет то, что 90% крутящего

момента достигается уже при 1500 об./мин. Все двигатели, включая и первый в истории Maserati турбодизель V6 (275 л. с. и 600 Н/м), сделаны в сотрудничестве с мастерами дружественной компании из Маранелло. Однако под капотом никаких скакунов Ferrari, разумеется не найти. Только трезубцы. Автомобиль с классическим задним приводом готов вильнуть кормой в повороте, если водитель входит в азарт и начинает баловаться с педалью газа. Однако сорвать заднюю ось совсем в занос трудно даже с отключенной системой стабилизации. Ghibli сам по себе очень плотный и крепкий, пусть 50% кузовных частей автомобиля, а также элементы подвески и блок двигателя и сделаны из алюминия. Ghibli построен на той же платформе, что и Quattroporte. В его конструкции использована почти половина узлов старшей модели, но Ghibli на 29,1 см короче и на 50 кг легче. У него идеальная развесовка 50:50 и безупречное по конструкции шасси. Пухлый на вид, с наплывами в районе «без десяти два», руль в реальности оказывается настолько собранным и точным, что достаточно слабейшего импульса, легкой корректировки, чтобы вернуть водителя со «скользкой дорожки» на правильный курс. Ну а версия Ghibli S Q4 вообще движется будто по рельсам. Электронная система контроля тяги перекидывает ее с оси на ось хоть до 100% в зависимости от поведения водителя и состояния дорожного покрытия. Мощные тормоза Brembo страхуют водителя при самом лихом беге автомобиля. Длина тормозного пути Ghibli, сбрасывающего скорость с 100 км/ч до нуля, составляет 36 метров. Водитель Ghibli может выбирать по вкусу и опыту режим движения — normal, sport, manual normal и manual sport. Для коварных дорог предусмотрен специальный режим

работы трансмиссии с красноречивым названием I.C.E. — Increased Control And Efficiency — подразумевает не только лучший контроль на коварном покрытии, но и более эффективный расход топлива, снижение выхлопа и шумов. Адаптивная система подвески Skyhook позволяет выбрать вариант работы помягче или жестче, а в спортивном режиме, создается ощущение, гасит даже намеки на крены в виражах. При ручном управлении передачи 8-ступенчатого автомата ZF и обороты двигателя контролируются подрулевыми лепестками. Как и на Quattroporte, они установлены неподвижно и не следуют за движением руля. С непривычки это сбивает и раздражает. Но стоит натренировать мышечную память — и кажется, будто твои пальцы самопроизвольно растут, укорачиваются, доставая до лепестков, как бы резко и сильно ни приходилось выкручивать руль.

В стандартном оснащении у всех Ghibli установлены 18-дюймовые колесные диски.

За доплату доступны диски размерностью от 19 до 21 дюйма. Комплектация Ghibli включает адаптивные биксеноновые фары, систему доступа без ключа, двухзонный климат-контроль, камеру заднего вида, круиз-контроль и навигационную систему со слотом для карт памяти SD. Оставаться всегда на связи позволяет Bluetooth и беспроводная точка доступа Wi-Fi. Звуковая система Bowers & Wilkins мощностью 1280 Вт с 15 колонками, помимо прямой функции, кажется, выполняет еще и роль глушилки. По крайней мере ей единственной под силу отвлечь находящихся в салоне от моторных басов спортивного седана. Усиленные специальными резонаторами и отраженные от стен домов и тоннелей, заборов и дорожных ограждений, они так и зовут погонять с ветром наперегонки.