



Maserati 3200GT
СЕРГЕЙ ИВАНОВ

Viva Italia!

Можно долго рассуждать о том, где корни горячего темперамента итальянских машин. Мне кажется, в особом — итальянском — душевном складе создателей. Вкладывая душу в свои творения, они так или иначе наделяют их соответствующими свойствами. Автомобили, родившиеся на Апеннинском полуострове, должны иметь ярко выраженный «южный» характер. Опять же многим знакомо понятие «итальянский мотор». Так говорят о двигателе с высоким максимальным числом оборотов, стремительный набор которых сопровождается, как правило, чистым благородным звуком. Так что вполне понятно обилие итальянских марок, одно лишь упоминание о которых заставляет учащенно биться сердца поклонников скорости. Ferrari, Alfa Romeo, Lancia, Lamborghini... И, конечно, Maserati. Мы встретили в Москве самого молодого представителя этой автомобильной семьи и провели вместе с ним некоторое время. Это — Maserati 3200GT.

Есть такой тип спортивных автомобилей — GT, Gran Turismo. Так называют мощные комфортабельные машины, предназначенные для длительных поездок на большой скорости. Как правило, они имеют четырехместный (часто 2+2) кузов купе, большой багажник и шасси гоночного автомобиля, приспособленное для движения по дорогам общего пользования. Здесь по-прежнему правят бал итальянские автомобили. Это в первую

основана компания по доводке и производству автомобилей и автомобильных двигателей. Дело было в Болонье, на центральной площади стояла статуя Нептуна — отсюда и трезубец на фирменной эмблеме. До 1938 года, когда компанией владели собственно сами братья, она занималась исключительно автоспортом. На Maserati построили несколько удачных машин, которые на равных боролись со спортивной автомобильной элитой



Все проходит... Казавшиеся когда-то непобедимыми Alfa Romeo и Lancia переживают сейчас не лучшие времена, и Ferrari, с трудом сдерживая натиск более молодых соперников, защищает автоспортивную честь Италии фактически в одиночку. Тем не менее скорость остается коньком итальянцев.

очередь Ferrari 456GT и 550 Maranello, которым составляет компанию герой нашего рассказа — Maserati 3200GT.

Продукция Maserati на протяжении всей своей истории имела непосредственное отношение к высоким скоростям. В 1914 году четырьмя братьями Мазерати была

тех лет — Alfa Romeo, Auto Union, Bugatti, Mercedes-Benz, Talbot. Например, на модели 8CTF была дважды выиграна гонка «500 миль Индианаполиса» (1939 и 1940 годы).

После войны, уже при новых владельцах, Maserati продолжала выпускать гоночные автомобили для продажи. Не была забыта и за-

водская команда. Высшим спортивным достижением компании является чемпионское звание Хуана Мануэля Фанхио 1957 года, которое он заработал на Maserati 250F. Было построено также несколько неплохих спортивных машин для кольцевых гонок, но основной продукцией фирмы стали автомобили



Gran Turismo. Расцвет деятельности компании на поприще GT пришелся на шестидесятые-семидесятые годы, золотой век итальянского автодизайна. Модели Maserati называли тогда по именам средиземноморских ветров — Bora, Ghibli, Khamisn.

Компанию лихорадила частая смена владельцев. В 1968 году ею завладела французская Citroen, но когда в 75-м она сама потеряла независимость, став частью концерна Peugeot-Citroen, над Maserati нависла угроза закрытия. Выручил Александро де Томасо, владелец одноименной итальянской автомобильной фирмы. Приобретя Maserati, он провел реорганизацию производства и модельного

ряда. Вместо шикарных скоростных «туристов» компания стала выпускать единственную модель Biturbo, на базе которой долгое время создавались различные модификации. Это было вызвано в первую очередь соображениями экономичности — предшественники оказались слишком прожорливыми для «прижимистых» восьмидесятых.

В 1990 году де Томасо продал 49 процентов акций концерну Fiat, а затем окончательно расстался со спасенной им компанией. Maserati полностью перешла под контроль дочернего предприятия Fiat — Ferrari S.p.A. В ознаменование этого события в 1998 году и был выпущен автомобиль Maserati 3200GT.

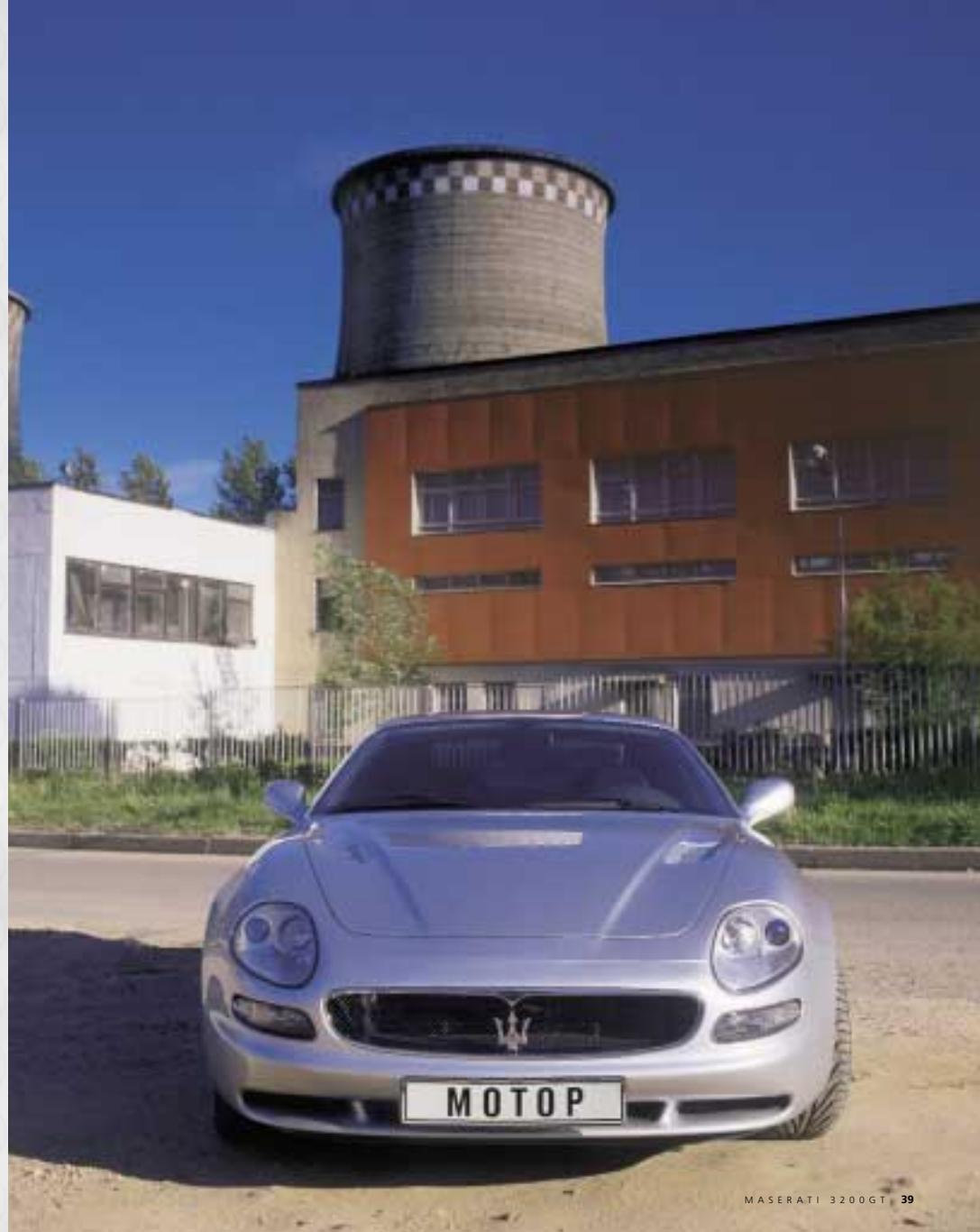
Кузов для новой машины спроектировало кузовное ателье Джорджио Джуджаро, ItalDesign, которое работало с Maserati еще во времена ее расцвета. Кроме того, фирма Джуджаро известна как изготовитель высокотехнологичных, готовых к серийному производству прототипов. Вопрос очень спорный, но мне почему-то кажется, что в основе Maserati 3200GT — с успехом показанный в 1995 году в Женеве концепт-кар Daewoo Buhrane. По-моему, Джуджаро просто доработал прототип, снабдив его «фирменными» элементами Maserati, в том числе характерной, с трезубцем, облицовкой воздухозаборника радиатора, и машина пошла в серию.

Это настоящий автомобиль Gran Turismo. И настоящий итальянский стиль. Maserati 3200GT разительно отличается от своих «квадратных» предшественников на базе Biturbo, которых нельзя списывать со счетов, но и отнести к автомобилям GT трудно. Единственные спорные, на мой взгляд, элементы экстерьера — изогнутые узкие задние фонари, похожие на клюшки для хоккея с мячом, и дробящие передок машины столь же узкие подфарники. В остальном 3200GT хорош и статен.

Кузов автомобиля несущий, из стальных панелей, усилен спереди сварной пространственной рамой, на которой закреплен двигатель и передняя подвеска. Такое решение обеспечивает хорошие прочностные показатели и высокую жесткость кузова на кручение, что благоприятно сказывается на управляемости.

Сердце машины — проверенная чистокровная V-образная восьмерка Maserati объемом 3,2 л с двумя турбонагнетателями, развивающая мощность 370 л.с. на 6250 об./мин. и крутящий момент 491 Нм на 4500 об./мин. Этот же двигатель стоит на седане Maserati Quattroporte. Естественно, мотор установлен спереди продольно и приводит во вращение задние колеса через шестиступенчатую механическую коробку передач.

Подвеска Maserati 3200GT очень напоминает аналогичные узлы современных автомобилей Ferrari. Что неудивительно — шасси разрабатывалось в Маранелло. Двойные поперечные рычаги пе-





редней и задней подвесок сделаны из кованого алюминия, он пошел также на изготовление поворотных кулаков спереди и сзади. Задний кулак (или стойка колеса) на самом деле «несводповоротный» — удерживается от поворота поперечной тягой, изменяя длину которой, можно регулировать схождение колес задней оси.

Инженеры Ferrari приложили руку и к амортизаторам. Их харак-

теристика автоматически меняется в зависимости от скорости автомобиля, боковых и вертикальных ускорений и давления тормозной жидкости. Всего существует 14 настроек, которые выбираются для каждого амортизатора управляющей электроникой.

Тормоза — от известной фирмы Brembo. По сути, это гоночные механизмы — жесткие четырехпоршневые скобы спереди и двух-

поршневые сзади, на поршнях имеются пыльники, как у обычных тормозов. Никаких плавающих скоб! Стояночный тормоз — барабанный, он «прячется» в ступицах задних тормозных дисков, которые, как и передние, перфорированы. Точно такие же тормоза стоят на Ferrari 550 Maranello.

Внутренний список получился. Интересно будет узнать, как все это поедет. Внутренний голос говорит, что здорово. Но не будем спешить, изучим салон. Его не назовешь просторным. Высота автомобиля небольшая (1305 мм), но я со своим двухметровым ростом разместились за рулем вполне удобно. Сиденье с виду похоже на кресло — как на последних прототипах от Джуджаро, но в него не проваливаешься, напротив, оно в меру жесткое и хорошо фиксирует «клиента».

Салон отделан кожей, но качество исполнения элементов оставляет желать лучшего, а некоторые детали словно взяты с массовых автомобилей. Этим страдали и предыдущие машины Maserati. У моего знакомого итальянца было купе

Ghibli второго выпуска (на базе Biturbo), так он постоянно ворчал по поводу низкого качества деталей интерьера, их подгонки, плохой работы замков, стеклоподъемников, чего у таких автомобилей быть не должно.

Стилистически все сделано на самом высоком уровне. Торпедо имеет характерный центральный изгиб, который «указывает» на часы Maserati традиционной миндалевидной формы. Верхняя панель торпедо «обтекает» комбинацию приборов с хромированными ободками. Рулевая колонка регулируется по углу наклона и в длину, а сам руль так и просится в руки. То же можно сказать и о рычаге коробки передач. Он грамотно расположен, имеет небольшие и четкие ходы с весьма ощутимым усилием. Наконечник его сделан из полированной нержавеющей стали — уже в России, по просьбе владельца автомобиля. Перед рычагом на центральной консоли находится пульт управления климатом и место для магнитолы, которое в данном случае занимает



CD-ресивер McIntosh. Педали достойно дополняют «эргономичную картину» рабочего места водителя, а «мужское» усилие на педали сцепления сразу настраивает на серьезный лад.

Обзорность для низкого автомобиля вполне приличная. Правда, приходится во многом рассчитывать на наружные зеркала, поскольку заднее «окошко» мало, что традиционно для GT. Та же история — с задними сиденьями. Они — для детей и сумок-папок-пакетов.

Доступ назад облегчен откидывающимися спинками передних сидений, кроме того, последние могут продольно перемещаться.

Долго не могли открыть багажник, и, как оказалось, такая же проблема ждала бы нас с заливной горловиной бензобака — соответствующие кнопки (все на электричестве) убранны в бардачок. Багажник не отличается большим объемом, но его вполне хватило для установки аудиокomпонентов класса Hi-End все того же McIntosh.





Все, хватит, пора за руль. Немного волнуюсь — не каждый день садишься за руль автомобиля с трехсотсемидесяти сильным двигателем, да еще и с трезубцем. Двигатель запустился с характерным отрывистым звуком, а на холостых заработал с басовитым урчанием — мурашки по телу.



ником». Правда, уже вторая попытка была успешной.

Пришлось привыкать к автомобилю на малом ходу. Руль с усилителем без особых проблем проворачивает передние колеса с резиной 235/40 ZR18. Подождем, что будет на скорости, сейчас рано говорить о его реактивном действии. После провального трогания самое пристальное внимание — на совместные действия педалями сцепления и газа и рычагом коробки передач. С включением второй передачи я опять мог потерпеть неудачу, но был начеку и заранее слегка увеличил обороты. Так, «поигрывая» акселератором, и двинулся по стоянке к выезду на оперативный простор. В принципе, в таком поведении двигателя нет ничего удивительного. Езда почти на холостых оборотах — явно не для спортивного или гоночного мотора, к тому же с турбонаддувом, который прекрасно работает «на верхих» и теряет весь свой пыл «на низих».

Улица. Обычная дневная дорожная суета. Мало кому знакомый низкий автомобиль вдруг резко срывается с места и спустя пару мгновений тормозит перед светофором через квартал. Это я снял пробу с блюда под названием «динамика разгона». Неплохо для начала — просто чуть сильнее, чем при играх с газом на холостом ходу, наступил на акселератор. Тормоза сработали великолепно. Я буквально с асфальтом подыехал к перекрестку. Класс! Торможение сверхэффективное и, что самое главное, полностью прогнозируемое с первого нажатия на короткоходную педаль тормоза, которое вовсе не требует титанических усилий. Дальнейшее развитие событий доставило не меньшее удовольствие. Вот она, свобода! На длинном прямике двигатель Maserati продемонстрировал такую тягу, что я отчетливо ощутил, как кровь отливает от лица и собирается в районе затылка...

Отбросим эмоции. На самом деле мотор имеет заметную «ступеньку», после которой турбонагнетатели вступают в действие в полную силу, и, пока доберешься до нее, стрелка тахометра перейдет отметку 3000 оборотов. Чтобы уменьшить глубину этого «провала», я применил тактику «подкручивания» дви-

гателя перед маневрами с резким изменением скорости, к чему уже почти привык, когда «учились» переключать передачи. Надо сказать, что это очень помогло — двигатель совершенно неэластичен на низких оборотах, и автомобиль может стать бесполезным при маневрах на малой скорости. Например, в пробках. Скорость — вот стихия Maserati 3200GT. Об этом же говорит и поведение машины в поворотах и вообще при изменении направления движения. Автомобиль отлично держит дорогу на любой траектории и прекрасно слушается руля, который становится осязанию острее с ростом скорости. Рост усилия на руле благотворно влияет на чувствительность обратной связи с управляемыми колесами.

Управляемость Maserati 3200GT с его жесткой короткоходной подвеской бесподобна. Машина напо-



минает большой карт, водитель же при этом ощущает себя единым целым с этим произведением инженерного искусства. У подвески есть один недостаток. Она явно рассчитана на хорошие дороги с твердым покрытием, которые у нас пока найти довольно трудно,

так что приходилось часто сбрасывать скорость, ехать «шагом» — на другой машине я бы так не церемонился. Пару раз я все-таки был награжден несильным пробоем подвески, что, впрочем, несколько не повлияло на мое мнение о Maserati 3200GT.



Maserati

МОДЕЛЬ / МОДИФИКАЦИЯ	Maserati 3200 GT
Производитель	Maserati S.p.A.
Страна изготовления / сборки	Италия
Модельный год	1999
КУЗОВ	
Тип	купе
Конструкция / материал	несущий / сталь
Количество дверей / мест	2/2+2
ДВИГАТЕЛЬ	
Тип	бензиновый с впрыском
Расположение	спереди продольно
Рабочий объем (см куб.)	3217
Количество / расположение цилиндров	V8
Диаметр цилиндра / ход поршня (мм)	80,0x80,0
Степень сжатия	8,0
Мощность (л.с.)	370 (6250 об./мин.)
Момент (Нм)	491 (4500 об./мин.)
ТРАНСМИССИЯ	
Привод	на задние колеса
Коробка передач	механическая 6-ступенчатая
Передаточные числа:	
1-я передача	4,22
2-я передача	2,51
3-я передача	1,67
4-я передача	1,23
5-я передача	1,00
6-я передача	0,83
Задняя передача	3,75
Главная передача	3,23
РАЗМЕРЫ / ОБЪЕМЫ / ВЕС	
Колесная база (мм)	2660
Длина / ширина / высота (мм)	4510 / 1822 / 1305
Колея передняя / задняя (мм)	1525 / 1538
Дорожный просвет (мм)	120
Сухая масса (кг)	1590
Полная масса (кг)	1940
Объем топливного бака (л)	90
ПОДВЕСКА	
Передняя	на двойных поперечных рычагах со стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя	на двойных поперечных рычагах со стабилизатором поперечной устойчивости
РУЛЕВОЕ УПРАВЛЕНИЕ	
Тип	шестерня / рейка с усилителем
Диаметр разворота (м)	11,5
ТОРМОЗА	
Передние	дисковые вентилируемые
Задние	дисковые вентилируемые
АБС	стандартная комплектация
КОЛЕСА И ШИНЫ	
Размер дисков	8J
Размер шин	235/40ZR18; 265/35ZR18
ДИНАМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	
Максимальная скорость (км/ч)	280
Разгон до 100 км/ч (сек.)	5,1
ЭКОНОМИЧНОСТЬ	
Расход топлива (л/100 км):	
при 120 км/ч	11,0
при городском цикле	26,0



А оно следующее. Считаю доказанным, что компания Maserati по-прежнему способна строить настоящие спортивные машины Gran Turismo. Есть, конечно, другие, не менее мощные и скоростные автомобили, но среди них трудно найти превосходящий Maserati 3200GT по силе эмоций, доставляемых владельцу. Возмож-

но, все дело в итальянском произношении... Без натяжек можно сказать, что этот увенчанный трехзубцем аппарат полностью оправдал надежды своих создателей. А родо-словная еще никому не мешала.

Фото КОНСТАНТИНА КОКОШКИНА. Автомобиль был предоставлен студией SV-ART. Тел.: (095) 796-9422.



McIntosh

SVART
HiEnd CAR AUDIO



СЕТЬ МАГАЗИНОВ **ТЕХНО СИЛА**
СПРАВочНАЯ СЛУЖБА: 966-1001, 966-0101

ОПТОВАЯ ПРОДАЖА. Тел.: (095) 462-4340
доб. (282), 462-5624 e-mail: hiauto@sv.ru
ПРОДАЖА И УСТАНОВКА АУДИОСИСТЕМ КЛАССА HI-FI И HI-END
ул. МОНТАЖНАЯ 7 тел.: 796-9422, 462-4417,
факс: 785-1169 e-mail: svart@sv.ru <http://www.sv-art.ru>

Официальные дилеры:

«Эско», Москва, тел.: (095) 153-7169
«Эско», Краснодар, тел.: (8612) 53-1919
«Клиффорд», Таллин, тел.: (10372) 614-2142
«Чистый звук», Ярославль, тел.: (0852) 11-2200
«Юролл», Тольятти, тел.: (8482) 33-7186
«Тектрон», Киров, тел.: (8332) 62-9294
«Хаммер Центр», Киев, тел.: (044) 244-0095

ПРИГЛАШАЕМ К СОТРУДНИЧЕСТВУ ДИЛЕРОВ