Ferrari FF – первый универсал в истории марки. Мы познакомились с ним в Москве в самый разгар зимы. Безумие? Напротив, естественный режим эксплуатации новинки из Маранелло.

Начать Новый Год со статьи о Ferrari – что может быть лучше? Даже если проехал на ней всего три круга. Если бы вас поцеловала Моника Белуччи, вы бы жаловались, что все ограничилось одним поцелуем? То-то же! К тому же, Ferrari Four или попросту FF – очень необычная Ferrari.

Что такое Ferrari? Это мечта – недоступный символ красивой жизни. Это скорость – многочисленные титулы в «Формуле-1», победы в Ле-Мане и Дайтоне. Это красота – прекрасные кузова от Pininfarina, Bertone и Carozzeria Touring давно признаны вершиной автомобильного дизайна. Каждый на этой планете мечтает оказаться за рулем Ferrari. Хорошо – практически каждый: некоторым все же милее Porsche или Lamborghini.

Но теперь представьте, что вы оказались за рулем Ferrari. И не какой-то там California, а FF. V12, 660 л. с., 3,7 с до 100 км/ч, максимальная скорость 335 км/ч… Наверное, что-то похожее испытывает паломник, добравшийся до почитаемой святыни. Впрочем, я и есть

паломник, а Ferrari – святыня.

Я – ferrarista до мозга костей. Слова Ferrari я выучил сразу после «мама» и «папа», начал болеть за Scuderia Ferrari в пять лет. Как любой ребенок 90-х, я собирал вкладыши от жвачки Turbo, клеил на стену постеры с изображением любимых машин и открывал мир через Need for Speed. Поэтому для меня Ferrari – поистине божественное создание. Я ревностно отношусь к традициям и истории марки. Уверен, что для большинства фанатов марки вроде меня, FF покажется иконой вероотступников. Вы только вдумайтесь: полный привод и кузов «универсал»! Чем не ересь?!

Именно поэтому мои слова покажутся вам провокационными, но я считаю FF самой классической Ferrari из всех ныне выпускаемых. Во-первых, мотор у нее в середине. Не смотрите на то, что доступ к нему открывает расположенный спереди капот, ведь мотор-то все равно расположен между осями. Во-вторых, тип кузова FF – не какой-то пролетарский универсал, а самый что ни есть shooting brake. В эпоху Цукербергов и Джобсов настоящие аристократические радости вроде охоты на лис постепенно уходят в прошлое. В-третьих, под капотом бьет копытами своих жеребцов V12. А полный привод? Он отключается на скоростях выше 200 км/ч, поэтому если хотите управлять заднеприводной Ferrari – просто разгонитесь побыстрее.

СОВЕРШЕНСТВО

FF – одна из лучших Ferrari в истории хотя бы потому, что она как никто другой вплотную подошла к совершенству. Если верить Энцо Феррари, то двигатель – единственное, за что вы платите при покупке машины из Маранелло, все остальное – бесплатное приложение. Поэтому путешествие в мир технического совершенства начнем именно с V12.

6262 см3, 12 циллиндров с углом развала в 65 градусов, степень сжатия – 12,3:1. Как на настоящем гоночном автомобиле, ход поршня у V12 очень короткий – всего 75,2 мм. Диаметр – 94 миллиметра. Мощность в 660 л. с. не поражает, ведь у той же Italia литровая мощность выше, а вот момент впечатляет: 683 Нм, причем 500 доступны уже… на оборотах холостого хода! Кто еще так умеет? Естественно, в Маранелло, как и по всему миру, заботятся о природе. На FF даже установлена система «старт/стоп», которая позволила снизить расход до 15,4 литров на «сотню», а выбросы CO2 – до 360 грамм на километр пробега. На 612 Scaglietti было на 5,3 литра и 25% углекислого газа больше при меньшей на 120 л. с. и 95 Нм отдаче. Вот это, я понимаю, прогресс!

Но не меньший, а, пожалуй, и больший интерес вызывает трансмиссия, ведь такого нет ни у кого. Итальянцы отрядили отбирать момент для передних колес отдельную коробку передач! Механизм под названием PTU (Power Transfer Unit) получился достаточно легким и компактным: 35 кг и 170 мм в длину. У него две передачи, которые примерно соответствуют второй и четвертой передачам «робота» F1-DC. Роль дифференциалов играют фрикционы, степень их пробуксовки и регулирует подачу момента к передним колесам. Интересно, что в силу передне-среднемоторной компоновки FF, PTU пришлось разместить на переднем торце двигателя, чтобы он находился максимально близко к оси. Как все это работает? Когда в F1-DC включена первая или вторая передача, PTU включает первую, когда основная коробка задействует третью и четвертую, PTU подтыкает вторую, а затем передний привод просто отключается! Это происходит, как уже было сказано, на скорости выше 200 км/ч. По мнению итальянцев, на таких скоростях полный привод уже и не нужен.

Что касается основной коробки, то F1-DC для лучшей развесовки отнесен назад по схеме transaxle. У этого «робота» два сцепления, семь передач и самая высокая в мире скорость переключения – 0,7 миллисекунд. При этом смена ступеней происходит плавно и без рывков. По опыту езды на других Ferrari могу сказать, что в комфортном режиме работа коробки мало чем отличается от классического «автомата» – мягко, плавно, незаметно.

[redacted]

[redacted]