

ТЮНИНГ

Формула 1 в мире тюнинга –
Tuner Grand Prix

5 ЛИТРОВ под капотом
BMW 1-й серии

СПОРТКАР за 10.000 € –
Renault Logan

MINI Cooper –
трансформации



ВТОРАЯ ЖИЗНЬ
Boxster от SpeedART

Бойцовая рыбка **Toyota MR2**

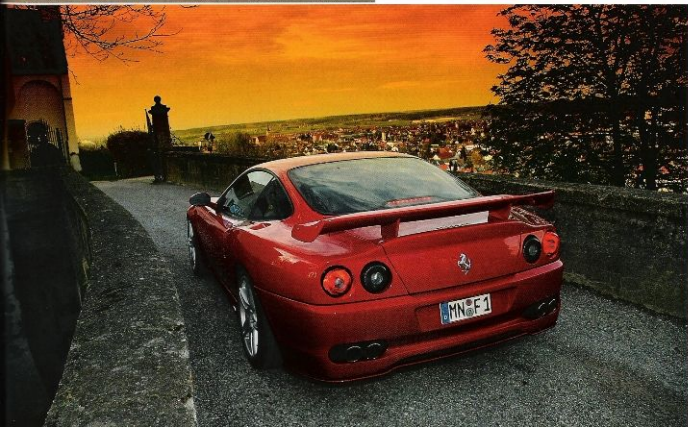
575 Maranello
NOVITEC ROSSO



Maranello сохранил свое атмосферное дыхание, попутно обзаведясь модифицированным блоком управления двигателем и новой выхлопной системой. В результате мощность выросла с 515 до 533 сил, а крутящий момент — с 589 до 596 Нм.

Как и ожидалось, именно двигатель в значительной степени и отвечает за создание ярких впечатлений для водителя и пассажира. Можно проиграть педалью акселератора даже на нейтрале — и эти мгновения все равно надолго останутся в памяти. V12 звучит неподражимо — порозистое бормотание на малых оборотах превращается в грозный рык на высоких.

Коробка F1 не потребовала особой адаптации. Щелкать подручными рычагами — одно удовольствие. Здесь вновь сказывается потенциал двенадцати цилиндров — такой мотор прощает и позволяет очень много. Правда, эти качества двигателя дают еще один повод для сомнений при выборе типа коробки передач. Если двигателю практически все равно на какой передаче передвигаться по городу, то почему бы не предпочесть ручную классическую коробку передач, способную подарить все-таки куда больше ощущений? Между тем при первом же быстром старте Maranello раскрывает свои истинные возможности. Конечно, разгон с места до 100 или 150 км/ч — далеко не самое подходящее упражнение для проверки динамических качеств Maranello. Купи соблазнительнее забраться на автобане в зону «далеко за 200», удивляясь нарастающему набору скорости при каждом сильном нажатии на педаль газа. Пожалуй, больше всего и 575-м поначалу поражает именно чувствительность акселератора — паузы после действий водителя просто нет, а потому с непривычки автомобиль резко прыгает вперед без необходимости.





Заднее крыло не выглядит чужеродным элементом

В свое время 550-й Maranello установил новые стандарты настройки шасси для всех моделей Ferrari по эту сторону от F40. Слегка доработанный «рестайлинговый» 575-й сохранил все его лучшие качества. Редкое дело — непрофессиональный пилот способен поддерживать достаточно высокий темп езды за рулем Ferrari, не переходя при этом грани дозволенного. Мощный мотор в паре с превосходной коробкой передач всего лишь помогает набрать желаемую скорость, но никак не сохраняет ее. Переднемоторная компоновка и верность идеалам Gran Turismo нового времени — вот что позволяет в первую же неделю владения Maranello управлять им без страха и стресса, словно накатана за рулем этого суперкара уже не одна тысяча километров. Maranello чертовски хорош на автобанах и как настоящий Gran Turismo станет превосходным спутником в путешествии по Европе. Но есть основания полагать, что и в искусственных для этой модели условиях — на гоночном треке — Maranello

также будет молодцом. Только при таких выездах можно будет в полной мере прочувствовать и баланс шасси, и эксперименты с торможением левой ногой — благо коробка F1 это вполне позволяет. Главное — не забыть отключить трэки-контроль и заранее запастись новым комплектом задних колес. Скучно не будет.



Novitec Rosso 575 Ferrari 575 Maranello

ДВИГАТЕЛЬ:		
рабочий объем, куб. см	5748	5748
мощность, л. с.	633/7250	515/7250
крут. момент, Нм при мин ⁻¹	536/5300	588/5250
ДИНАМИКА:		
макс. скорость, км/ч	н. д.	325
разгон с 0 до 100 км/ч, с	н. д.	4,2
ШАССИ:		
размеры колес:		
передних	255-35R19	255-40R18
задних	305-25R19	295-35R18
автомобиль предоставлен фирмой Novitec Rosso		

012 КАЛЕНДАРЬ ИЮНЬ

Лето набирает обороты. Вы уже думали, куда поехать в июне?

...Денис Пытиков

016 НОВОСТИ СДЕЛАНО

Отчет о том, чем занимаются компании в мире тоннинга. Что они сделали за последний месяц?

...Федор Свинин,
Денис Пытиков,
Даниил Шургальский,
Алексей Кастрица

030 СОБЫТИЕ TUNER GP

В Германии прошла битва самых быстрых. Они встретились в очередной раз, чтобы выяснить, кто сегодня всех сильнее.

...Федор Свинин

040 ТЕСТ-ДРАЙВ

Ferrari 575 Maranello/Novitec Rosso

Нет более эксклюзивного Ferrari, чем Ferrari 575 Maranello от Novitec Rosso.

...Федор Свинин

050 ТЕСТ-ДРАЙВ

BMW 1-series/Hartge

В Hartge на «первую серию» поставили мотор от M5. Она стала быстрее не только своих серийных сестер, но и «автомобилей-доноров» пятой серии.

...Федор Свинин

058 ТЕСТ-ДРАЙВ

Porsche Boxster/SpeedART

Специалистам из Porsche нравятся старые модели. Это, пожалуй, первый признак того, что они делают хорошие автомобили.

...Федор Свинин

066 ТЕСТ-ДРАЙВ

Renault Logan/Elia

Бюджетный вариант для любителей скорости.

...Андрей Аланов



074 ОБЗОР

BMW 1-series

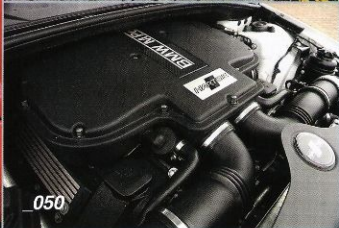
Номер 1 в модельном ряду BMW.

...Федор Свинин

084 КАЛЬКУЛЯТОР Mini

Mini - можно и нужно тонинговать. Берем лист бумаги и списываем адреса сайтов, где нам подскажут, когда это можно сделать.

...Денис Пытиков



Ferrari 575 Maranello/Novitec Rosso

Тест-драйв

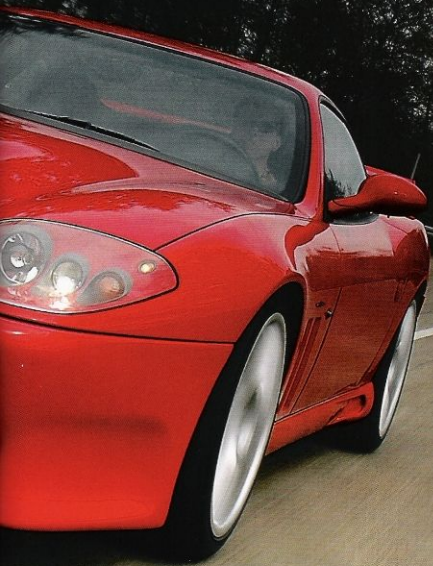


Maranello – одна из лучших моделей в истории Ferrari – пока не может похвастать обилием тюнинговых предложений. На сегодня только в Novitec Rosso решились создать полноценную программу для Maranello.

Rosso Magic

Текст: Федора Свинкина

Фото: Александра Васильева

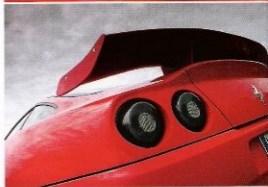




НАВЕРНОЕ, именно с Maranello началась новая эра в истории Ferrari. Модель 550 Maranello дебютировала в 1996 году, приняв на смену культовой F512M. Однако в данном случае можно говорить только о формальной преемственности: по всем признакам Maranello значительно отличается от модифицированной версии Testarossa. Достаточно просто сравнить компоновку этих двух супермоделей. Идеология Testarossa соответствовала 1980-м годам: только автомобили с центральным расположением 12-цилиндрового мотора могли тогда называться суперкарами. Но в Ferrari предпочли все изменить, представив 550 Maranello. Двигатель переместили вперед, что не только позволило создать принципиально новый силуэт автомобиля, но и обеспечило выигрыш в управляемости.

На фоне сверхопасной и непредсказуемой Testarossa новичок выглядел куда более приспособленным для пилотов-непрофессионалов. Прорыве был ощутим даже на фоне последних, изрядно улучшенных версий Testarossa — 512TR и F512M. Стоило на сцене появиться Maranello, как в Ferrari снова вернули себе господство в престижнейшем классе Gran Turismo. По сути, итальянцы просто установили новые стандарты в этом сегменте. Как по-

ТОМНЫЕ
задние
фонари —
приятные
аксессуары



капывает пример Aston Martin Vanquish, остальным компаниям просто пришлось копировать идею Maranello для создания собственных удлинных моделей.

Потом, конечно, в Ferrari смогли совершить еще одну мини-революцию в мире чистокровных спорткаров, выставив 360-й Modena на смену 355-му. Modena оказалась настолько классной и внешне, и технически, что не только легко справилась со своей ролью самой доступной модели фирмы, но и привлекла часть любителей 12-цилиндровых Ferrari. Высокая популярность Modena вновь сделала привлекательной идею тюнинга автомобилей Ferrari. В итоге за последние годы в одной только Германии сразу несколько компаний сделали для Modena свои достаточно серьезные тюнинговые программы. Maranello же остался вне зоны интересов тюнингщиков до тех пор, пока в Novitec Rosso не подарили и этой модели интересную линейку аксессуаров различной сложности.

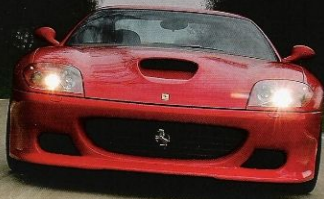
СТИЛЬ ВЫДЕРЖАН

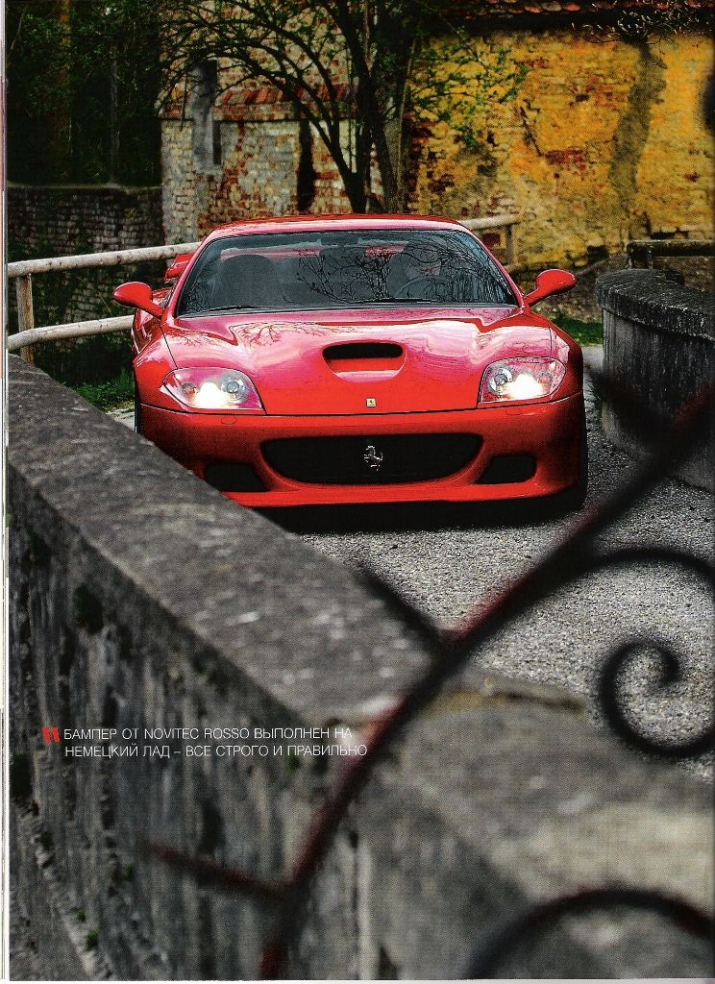
В Novitec Rosso традиционно придерживаются достаточно консервативной позиции в вопросе о доводке внешности Ferrari. Во-первых, само по себе желание улучшить дизайн от Pininfarina представляется немного кощунственным. Это совсем не тот случай, когда можно приносить во внешний образ модели что-то свое оригинальное. Единственно верный путь — легкое дополнение заводских идей с помощью не слишком бросающихся элементов. И аэроkit Maranello от Novitec Rosso полностью соответствует такой концепции.

Указать на передний бампер как на несерийный элемент сможет только владелец Maranello или настоящий энтузиаст Ferrari. В компании действительно смогли выдержать стиль и пропорции его заводского аналога. Изменились только размеры

575-й
Maranello
от раннего
550-го можно
отличить
по передним
фарам

С ОБРАЗОМ ОТ PININFARINA
СЛЕДУЕТ ОБРАЩАТЬСЯ
ОЧЕНЬ ДЕЛИКАТНО





БАМПЕР ОТ NOVITEC ROSSO ВЫПОЛНЕН НА
НЕМЕЦКИЙ ЛАД – ВСЕ СТРОГО И ПРАВИЛЬНО



меры ключевых элементов бампера — все отверстия воздухозаборников, несомненно, стали крупнее. При этом боковым еще и немного подправили форму — теперь они выглядят более строго и правильно, то есть как раз на немецкий лад. Естественно, на своем месте сохранили и сверкающую эмблему Ferrari.

А вот в задней части кузова изменения более заметны и очевидны. Во-первых, установили крыло с гордым именем Supersport. Приятно, что оно замечательно вписалось в слегка иррациональные линии крышки багажника Maganello, ничуть не нарушив гармонию. Задний бампер менять не стали, ограничившись лишь установкой на его нижнюю кромку дополнительной подосетки-дефлектора. Как всегда, в компании предпочли установить новые задние фонари с эффектными черными колпаками, избавившись от уже слегка поднадоевших заводских красных. И, наконец, завершает картину стволы новой выхлопной системы. Они несколько увеличались в размерах — до впечатляющих, но еще не вульгарных 90 мм в диаметре.

Как и полагается, на Maganello установили и новые колесные диски. Выигрыш в размере незначителен — вместо 18 дюймов диаметра мы получаем 19. Зато вместо пяти скучноватых тонких спиц теперь имеется пять, но дюймовых — несколько более изящных и интересных. К тому же только более крупные колеса позволяют прикрыть мощные механизмы тормозной системы, которую и Novitec Rosso также подготовили для Ferrari. Весьма поршней спереди и четыре сзади, диски диаметром в 380 мм — это и смотрится эффектно, и работает великолепно. Причем есть возможность заказать эти тормоза и в керамическом исполнении.

PAINT IN RED

Интерьер этого автомобиля получил именно те компоненты, которые и должны вызвать наибольший интерес у владельцев Maganello из разных частей света. Так, пантофланс внимание, конечно же, привлекает новый руль с характерной плоской пикней частью. При естественном хвате он оказывается столь же удобным, что и стандартный, зато своим

Красный тахометр привлекает внимание заслуженно



псевдогонимым дизайном будет вызывать у владельца чувство гордости. Доработали и щиток приборов. Спидометр обзавелся новой разметкой — до 360 км/ч и фирменным логотипом Novitec Rosso. Но куда интереснее поступили с тахометром, окрасив его шиферблат в характерный красный цвет. Он не только сразу же стал самым важным прибором в салоне, но и приобрел ушкальное, весьма породистое оформление. Кроме того, немцы предпочли поставить и новые сиденья — несколько более спортивной формы. Уже ставший легендарным Gran Turismo при этом ничуть не потерял: салон Maranello все так же комфортен. Еще пятнадцать лет назад такое и представить себе нельзя было: итальянский суперкар может похвастаться и совсем неплохой эргономикой.

ЛУЧШИЙ ТЕНОР МИРА

Вообще-то в Novitec Rosso приобрели мировую известность, предложив компрессоры для Mofeta. Мощность двигателя после установки нагнетателя возросла значительно — с 400 до 606 сил. В компании хотели бы нечто подобное предложить и для Maranello, но, к сожалению, сирис владелец этого автомобиля показал, что в таком компрессорном допите они не нуждаются. И здравый смысл в этом есть — зачем менять идеологию великолепного V12 в погоне за эффектным показателем? Поэтому

Для Maranello в Novitec Rosso сделали два разных комплекта выхлопа

