



Горацио Пагани дерзнул сотворить чудо, над **PAGANI HUAYRA** его компания работала семь лет. Символический результат последних лет работы

Горацио Пагани

легко умещается у него на ладони. Алюминиевая моделька новейшего

суперкара

в масштабе 1:50 в его руках - это, пожалуй, самый необычный ключ от автомобиля на свете. Автомобиля, который до сих пор был известен лишь под кодовым наименованием C9, но наконец, получил полноценное имя. Пагани назвал свое новое детище

Huayra

(произносится как «уайра») - в честь южноамериканского бога ветра.

Экстравагантность и незаурядность во всем - от ключа до названия - это не пустой эпатаж, а тот самый краеугольный камень, на котором построена философия **Pagani**. Всего за десять с небольшим лет эта марка превратилась из никому не известного производителя штучной экзотики в признанного авторитета в мире

суперкаров

В новейшей автомобильной истории больше никому не удавалось начать такой амбициозный проект с чистого листа и настолько быстро обрести всемирную

известность. Но удивительнее всего то, что *Горацио Пагани* добился этого с помощью одной-единственной модели -

Zonda

. И вот первенец

Pagani

окончательно уходит на покой, чтобы уступить место абсолютно новому

суперкару

-

HUAYRA

.

Обыкновенное чудо



Точкой отсчета в создании новой модели стал, конечно же, двигатель. Пагани сохранил свой многолетний альянс с мотористами Mercedes AMG, но знакомый по **Zonda** 7-литровый V12 уступил место 6-литровому с двумя турбинами. Использование турбонаддува позволило уложиться в строгие экологические нормы Euro 5, не жертвуя лошадиными силами. Недостатка в последних

HUAYRA

явно не испытывает. Модель будет выпускаться в двух версиях - стандартной (700 л.с./900 Нм) и Sport (730 л.с./1100 Нм). При этом новый

суперкар

получился не тяжелее

Zonda

(1350 кг), несмотря на более крупные размеры и дополнительные системы безопасности, которых не было у предшественника. Блок цилиндров нового V12 аналогичен тому, что устанавливается на Mercedes SL65 Black Series, но Пагани был недоволен «турбоямой» и недостаточной эластичностью стандартного мотора, поэтому специально для

HUAYRA

в AMG доработали головки блока, поршни, коллекторы и турбины.

Турбированный суперкар **Pagani** наверняка отличается от атмосферного по ощущениям за рулем, но сегодня нам не удастся прочувствовать эту разницу на собственной шкуре. Пока не состоялась официальная презентация, мы можем лишь наблюдать за тем, как

HUAYRA

проносится по дорогам маленького острова между Сардинией и Корсикой, где

Pagani

снимает рекламное видео для новой модели. Наблюдать и слушать: звук турбомотора

HUAYRA

заметно отличается от пронзительного визга атмосферного двигателя

Zonda

. На холостых оборотах новый V12 со стандартной выпускной системой (в числе опций будет и более громогласный спортивный «выхлоп») звучит довольно сдержанно - басовитое, но не слишком громкое урчание 12 цилиндров вряд ли шокирует окружающих. Однако стоит поддать «газу», как следует, раскрутив турбины, - и небольшая долина наполняется грозным могучим рыком, напоминающим звук реактивного истребителя. Сам

Горацио Пагани

говорит, что именно к такому «саундтреку» он и стремился, чтобы

HUAYRA

звучала как мощный самолет на взлете. По сравнению с

Zonda

этот звук, быть может, не очень эмоционален, но в силе и убедительности ему не откажешь.

Впрочем, произвести неизгладимое впечатление **HUAYRA** может и «молча».

Визитной карточкой суперкара, несомненно, станут поднимающиеся вверх двери типа «крыло чайки». По сравнению с аналогичными дверями на Mercedes SLS они шире, а их нижняя кромка расположена ниже, что облегчает посадку. Все кузовные панели **HUAYRA**

A изготовлены из углеволоконного композита, а в конструкции прочнейшего несущего

монокока наряду с карбоном используется титановый сплав. Благодаря присутствию металла в случае удара монокок спружинит, а не расколется на части. Повышение уровня безопасности и защищенности водителя в случае аварии вообще стало для

Pagani

одной из первостепенных задач при создании

HUAYRA

. Например, бензобак, расположенный между двигателем и салоном, защищен специальной «клеткой» из кевлара и особых материалов, производящихся военной промышленностью.

К счастью, для того чтобы оценить передовую инженерную мысль **Pagani**, не обязательно разбивать машину. Кузов

HUAYRA

спроектирован таким образом, чтобы работать как крыло самолета, только перевернутое. По сути, автомобиль меняет свою форму, тем самым оптимизируя движение воздушных потоков и создавая максимальную прижимную силу. Эта функция возложена на четыре «закрылка» по углам кузова: каждый снабжен электроприводом, и может менять свой угол атаки от 0 до 30° спереди и до 40° сзади. Независимое управление каждым «закрылком» осуществляет компьютер, благодаря чему, например, в повороте каждое колесо автоматически «нагружается» нужной прижимной силой для идеального сцепления с асфальтом.

Адаптивные амортизаторы в передней подвеске позволяют не только увеличить дорожный просвет для проезда «лежачего полицейского», но и поддерживают требуемый клиренс при жестких торможениях, не давая **суперкару** клевать носом. Заслуживает восхищения и конструкция тормозов с углекерамическими дисками: для повышения их эффективности при низких температурах по специальным каналам на передние тормоза подается теплый воздух от интеркулера турбонаддува.

В столь глубокой проработке мельчайших технических аспектов чувствуется фирменный конструкторский стиль **Pagani**.

Что же касается стиля дизайнерского, то Горацио постарался придать **HUAYRA** более зрелый облик по сравнению с

Zonda

, чтобы над автомобилем не довлел образ «модной штучки».

Комментарии от первого лица



- Господин Пагани, где Вы нашли такое название - **Huayra**?

- У индейцев аймара, коренных жителей Андских гор в Южной Америке, есть легенды о боге ветра - Уайра Тата.

- На разработку **Huayra** ушло семь лет. Почему выход новой модели так затянулся?

- Когда мы приступили к этому проекту в 2003 г., нам казалось, что **Zonda** устареет быстрее, чем оказалось на самом деле. Спрос на

Zonda

превзошел наши ожидания, и мы решили повременить с выпуском

Huayra

.

- Как Вы пришли к использованию турбонаддува?

- Еще в 2004 г. наши партнеры из AMG сообщили нам, что для соблюдения будущих экологических нормативов потребуется использование турбонаддува.

- Что в новом автомобиле вызывает у Вас особую гордость?

- В отличие от **Zonda** эта модель - плод коллективной работы всей нашей компании, а не мой личный проект. Поэтому, прежде всего я горжусь тем, что мне удалось собрать команду людей, которые способны создать такой автомобиль.

- Какой автомобиль проще в производстве: **HUAYRA** или **Zonda**?

- Для производства углеволоконных кузовных панелей **Huayra** требуется больше времени, но процесс сборки, а это 4000 отдельных деталей, не считая двигателя и коробки передач, стал быстрее.

Динамика, респектабельность, технологии

Официальные динамические показатели **HUAYRA** пока не разглашаются. Пагани говорит, что максимальная скорость для них не так уж важна, но при этом с гордостью отмечает, что на испытаниях новый

перкар

смог взять планку 370 км/ч. А разгон до «сотни»? В холодную погоду, то есть при неидеальных дорожных условиях,

HUAYRA

показала результат 3,3 с. Цифра более чем достойная, но старт с места на заднеприводном автомобиле с колоссальным крутящим моментом - непростое упражнение даже при наличии трехуровневой противобуксовочной системы Bosch.

Другими словами, 3,3 с - это лишь вершина айсберга, а «на ходу» динамика

HUAYRA

должна быть еще более впечатляющей.

су

Во всем многообразии слухов, которые окружали этот автомобиль на стадии разработки, не было никакой информации о трансмиссии. Конечно, о 5-диапазонном «автомате» от SL65 Black Series не могло быть и речи, а публика ждала появления ультрасовременной роботизированной коробки передач с двумя сцеплениями.

Однако, как и Lamborghini, **Pagani** предпочла более легкий и эмоциональный в работе «робот» с одним сцеплением. Семи ступенчатую коробку для

HUAYRA

поставляет британская гоночная фирма XTRAC, которая делала КП для

Zonda R

. Трансмиссия массой 96 кг установлена поперечно, что позволило улучшить развесовку и компоновку

суперкара

, а также более надежно защитить коробку передач от повреждений при ударе сзади.

Кстати, вышеупомянутая **Zonda R**, как выясняется, была для **Pagani** не просто еще одной версией

a

своеобразной «испытательной площадкой» для

[новых идей](#)

и

[инновационных технологий](#)

, которые впоследствии нашли применение в

HUAYRA

. Но вместо секвентальной схемы работы коробки передач, как у

Zonda R

, новый

суперкар

получил классическую H-образную, хотя сам процесс переключения происходит с помощью исполнительного механизма, а водитель, орудуя увесистым рычагом, лишь дает команды компьютеру. Как объясняет Пагани, таким образом, он постарался сохранить «чувственность» переключения передач, свойственную традиционной механике, даже при использовании роботизированной трансмиссии. Те же, кому «чувственность» ни к чему, могут воспользоваться подрулевыми «лепестками», а также выбрать один из двух режимов трансмиссии - Comfort и Sport.

Zond

, a



Новый суперкар HUAYRA стоимостью от 1 миллиона евро. Характеристики: 0-100 км/ч за 2,9 секунды, максимальная скорость 320 км/ч, расход топлива (средний) 17,00 л/100 км.