

## Мартин. Aston Martin

V8 VANTAGE НА ТРЕКЕ  
катался АЛЕКСЕЙ ХАРНАС



ПОЖАЛУЙ, ни одна из компаний, выпускающих спорткары, не сможет найти в своей родословной такого количества собственников и инвесторов, как британская Aston Martin. В 1914 году компанию основали два велосипедиста, Лайонел Мартин и Роберт Бамфорд, один из которых изменил двухколесному средству передвижения и попробовал силы в автомобильной гонке в местечке Астон Клинтон. Тонку он выиграл на автомобиле марки Singer (очевидно, позже этот автопроизводитель деградировал до выпуска швейных машинок), но машина явно не дотягивала до возможностей гонщика. Собственно от его фамилии и места проведения гонки и родилось название компании Aston Martin.

Первый автомобиль партнеров был оснащен двигателем объемом 1,4 литра, сейчас такие двигатели не ставят и на заднеприводные «Жигули», но в начале прошлого века та машина имела полное право называться спорткаром. Первая модель оказалась настолько удачной, что у компании появились поклонники и инвесторы. Граф Луи Сбровски не жалел денег на разработку новой машины, и благодаря его поддержке спустя пять лет после начала работы под нужды огромной мастерской Aston Martin уже была переоборудована конюшня Henniker в Лондоне. Впрочем, за стремительным взлетом последовало столь же внезапное падение. Граф Сбровски погиб в автокатастрофе, компания оказалась на грани банкротства и была продана новому владельцу. С того момента и до сегодняшнего дня Aston Martin семь раз менял собственников, что является рекордом для представителей британского автопрома. Надо отдать должное группе Ford, которой до последнего времени принадлежала британская марка. Aston Martin получил достойный модельный ряд, компания провела работу по повышению уровня качества на производстве, наконец, Aston получил неограничен-

ный доступ к технологиями и комплектующим крупнейшего автомобильного концерна мира.

DBS — самая «заряженная» машина из современного модельного ряда компании — дебютировала в фильме «Казино "Рояль"» (Джеймс Бонд лишь на несколько серий изменил Aston Martin с немецким автопромом). V8 Vantage, пожалуй, самый «спокойный» из нынешнего поколения Aston Martin. Эта машина появилась позже и по своему характеру куда больше подходит городскому жителю, а не профессиональному каскадеру.

Aston Martin V8 Vantage стоит в России от €149 тыс. То есть, машина на €71 тыс. дешевле более мощной DB9 и на €166 тыс. дешевле абсолютно спортивного DBS.

Дешевле — не значит дешевый. V8, как и любой другой Aston Martin, вручную доводится до ума целой бригадой инженеров. «Настройка подвески» — не пустые слова для этой машины, допуски, возможные для автомобиля с максимальной скоростью 200 км/ч, недопустимы для спорткара, разгоняющегося до трехсот с учетом электронного ограничителя. Ручная сборка также не признак технической отсталости. Сложная форма кузова машины не всегда доступна производственным роботам. Скажем, вырезы под фары V8 можно обработать только вручную. Впрочем, не стоит безоговорочно доверять рекламе. Вручную обрабатывают лишь несколько элементов кузова да обшивают кожей салон, в остальном же не доверять роботам смысла нет.

В Москве примерить Aston Martin на себя непросто. Этой машине требуется простор и идеально ровная дорога. Спортивный трек — идеальное место, чтобы раскрыть все ее возможности.

Инструктор на треке обычно учит тех, кого нельзя называть — специальных людей, которым платят за то, что они, не задумываясь, жертвуют купленной на деньги налогоплательщика техникой, ес-

ли заподозрят какую-то угрозу для того, кто едет рядом с ними в бронированном автомобиле. Покатушки с журналистом для него скорее развлечение. Набор упражнений стандартный — змейка, торможение с перестановкой. Но первым делом надо привыкнуть к разгону. V8 до недавнего времени поставлялся с двумя двигателями: мощностью 380 и 426 л. с. В этом году «младший брат» снят с производства. Нам достался тот, что поменьше. Каждая лошадиная сила его 4,7-литрового мотора несет около четырех килограммов веса машины. До 100 км/ч он разгоняется за пять секунд. Только плавным этот разгон не назовешь. Aston оснащен роботизированной коробкой переключения скоростей — она динамичнее и экономичнее, чем традиционный автомат. Но «клевки» при переключении скоростей на интенсивном разгоне — неизлечимая болезнь подобных агрегатов. Положительный момент — можно не смотреть на спидометр. Два «клевка» — это как раз 100 км/ч. Первый круг на треке лучше пройти с включенной системой стабилизации. Притормаживаем примерно до 85 км/ч и вертим рулем, объезжая конусы. Собственно уже при первом повороте руля ждешь привычного хруста подтормаживающих колес. Но Aston держится до последнего, вплоть до визга шин электроника не проявляет себя, и лишь когда вихляющая машина раскачивается до опасной амплитуды, тормоза аккуратно выравнивают автомобиль. Как известно, электроника в спортивном автомобиле нужна для того, чтобы те, кто может себе этот автомобиль позволить, не разбивались бы в первую же неделю после покупки, а жили и при-

обретали все новые и новые автомобили. Те же, кто не является для производителей люксовых машин целевой аудиторией, могут эту электронику отключить. Второй заход на круг — с отключенной электроникой. И вот тут Aston показывает зачатки искусственного интеллекта. Разгон проходит отлично, в самом начале змейки машина тоже ведет себя прекрасно: смещение двигателя к центру кузова мешает возникновению заноса или сноса. Даже без электронных помощников и спортивного разряда по автоспорту на V8 можно повизжать покрывками, не опасаясь улететь с дороги. Но как только занос возникает, бортовой компьютер безоговорочно глушит двигатель и требует включить систему динамической стабилизации. Джеймсу Бонду с таким компьютером точно бы уже настал каюк. Но жизнь — не кино, терять потенциального покупателя Aston не хочет.

Воспользовавшись вынужденной остановкой, можно наконец осмотреть салон. Aston — машина для двоих. На заднее сиденье нет даже намека. Ручная отделка кожей безупречна, стыки карбоновой и лакированных поверхностей на торпеде — без единого изъяна. Приборная панель, очевидно, была сделана для космического корабля нового поколения и на автозавод попала по ошибке. Места водителя и пассажира достаточно просторны, но посадка в сиденьях-коконах держит в напряжении ноги и спину. Еще одна немаловажная деталь, подчеркивающая возможность использования машины не только для спортивных утех, — у нее есть багажник. Нормальный, можно сказать, полноценный багажник, куда влезет пара дорожных сумок.