

текст ИГОРЬ КРАВЦОВ

фото ДЭВИД ШЕПФЕРД / ОЛЬГА КОЧУБЕЙ

# ГДЕ ЖЕ У НЕГО КНОПКА?

С появлением модели DBS Superleggera модельный ряд компании Aston Martin практически полностью обновился – без наследника остается лишь купеобразный спортбэк Rapide S.

Недавний **evoTrip** позволил познакомиться с самым «аналоговым», самым драйверским Aston Martin современности – новым Vantage... и он оказался не тем, за кого себя выдает.





‘РАЗОБРАВ  
VANTAGE  
ПО ДЕТАЛЯМ  
И КОМПОНЕНТАМ,  
МОЖНО  
ПОНЯТЬ,  
КУДА ОН  
ЦЕЛИТСЯ’

**О**

ни заигрывают. Все заигрывают.

Все автомобильные компании нынче заигрывают со своими клиентами. Это не вешания на шею в пьяном угаре, сопровождаемые клятвами о вечной любви, но очень теплый флирт. Флирт, в котором учитываются интересы собеседника, его былой опыт, его мировоззрение. Раньше этот аспект проявлялся как-то меньше. Ни о каком флирте не было и речи – автопроизводители декларировали: «Либо любви наши машины такими, какие они есть, либо не быть нам вместе!». Но сейчас все по-другому.

Взять хотя бы новый Aston Martin Vantage. Он тоже стремится заигрывать с теми, у кого карманы отягощены. И мы не имеем права его за это попрекать – автомобиль должен уметь понравиться, должен уметь продаваться. Так что, разобрав Vantage по деталям и компонентам, можно понять, куда он целится.

Возьмем хотя бы пропорции кузова – они явно нацелены на консерваторов: длинный и широкий капот, короткий задний свес, бьющая прямо в ступицу переднего колеса стойка крыши – хрестоматийный образец прямо-таки вырисовывается. Но чу, откуда здесь взялся этот массивный диффузор, да еще и (опционально) окрашенный в кислотно-зеленый цвет? На кого обращен этот сложный, «бутербродный» интерьер с обилием тумблеров и кнопок? Скорее всего, на молодежь. Крикливый голос выпускной системы – тоже из этой оперы. А игривая передняя и задняя оптика – реверанс в сторону покупателей ближневосточного и азиатского рынков.

Заигрывают-то нынче многие машины. Но мало у кого получается свети все эти компоненты «заигрывания» воедино. Vantage – редчайшее исключение. На фотографиях купе выглядит не так элегантно, как предшественник, но весь фокус в том, что Vantage и не старается быть слишком уж лощеным. Местами он дерзкий, даже вызывающий, но в своей комбинации «элементов заигрывания» выглядит просто потрясающе. Люди, которые сравнивают его фронтальную часть с Mazda MX-5, наверняка не видели автомобиль живьем. А стоило бы.

Вот хотя бы почему – Vantage эффектен настолько, что стал нашим пропуском на высокогорную дорогу Гроссглокнер, которую уже собирались закрыть на вечер. Но страж знаменитейшего австрийского серпантина посчитал, что «будет непозволительно, если столь красивый автомобиль не увидит здешние шпильки» (возможно, я немного неточен в словах цитаты, но суть передана один в один), поэтому пропустил всю нашу группу испытателей. Aston умеет заигрывать не только с потенциальными клиентами, но и с зеваками, стражами порядка, а там – может и с обитателями МКС, кто знает...

Справа: сегодня – этот ключ является фокусом моего внимания. Это теперь не просто средство доступа внутрь автомобиля! Ниже справа: руль, имеет электрическую регулировку. Отделка руля прекрасна, пожалуй, только кнопки странноватые, простые. Огромные подрулевые переключатели передач от АКПП ZF хорошо ложатся в руки.





## Aston Martin Vantage

К поведению Vantage в родной для себя среде мы еще вернемся (спойлер: он недостаточно хардкорен, чтобы жить на гоночных трассах, но слишком «живой» и игривый, чтобы лениво нарезать круги вокруг Казино в Монте-Карло). А пока включим заднюю передачу кнопкой слева от прозрачной клавиши запуска двигателя и переместимся на точку старта, в Мюнхен, где свое первое впечатление оставила не только внешность Vantage, но и его интерьер.

На фоне DB11 салон младшей модели выглядит гораздо более сложным, более «слоеным». Хотя с таким салоном гораздо проще расположить к себе, скажем, Макса Ферстаппена или Пьера Гасли, лично я отдаю предпочтение убранству DB11, которое визуально ощущается легче. Плюс, обилие кнопок и переключателей Vantage негативно влияет на эргономику – хочется более строгого порядка. Интересно, это мозг заставляет писать подобные или просесть в волосах? Как бы там ни было, в салоне Vantage безупречная по отклику электроника Mercedes живет рука об руку с легким хаосом из странно организованных органов управления. Например, мы так и не смогли найти, где же у купе кнопка (или рычаг?), открывающая капот. На полном серьезе. Если у вас есть догадки и правильный ответ на этот вопрос – будем рады «обратной связи». Центральная консоль выглядит перегруженной, плюс в Aston Martin так и не смогли найти лучшее место для регулировки сидений, чем на центральном тоннеле, в районе бедер.

Если отбросить эту вкусовщину и моменты, к которым надо просто привыкнуть (подобным славились салоны Aston Martin в фордовскую эпоху, когда на конвейере стояли DB7 и оригинальный Vanquish), салон Vantage можно считать образцом качества и проработанности. Удобно управлять климатической установкой с помощью трех традиционных шайб, удачно ложится под руку пульт

управления системой COMAND, работать с которой гораздо сподручнее, чем с мультимедиа «Астонов» уходящей эпохи. Все панели покрывает высококачественная кожа, а где ее нет, удар на себя берет холодящий руку металл. Ну и ковши сидений, установленных по-гоночному низко – настоящий кайф.

Буквально с первых же километров пути обнаружилось, что в Vantage великолепная аудиосистема, хотя логотипы Bang & Olufsen нигде замечены не были. Музыка будет очень кстати, если у вас повышенная акустическая восприимчивость. Не поймите неправильно – как для спортивного купе с безрамочными боковыми окнами в Vantage очень тихо и комфортно, но если вам потребуется весь его потенциал на целый день (то есть все компоненты автомобиля будут переведены в «спорт» - в том числе и выпускная система), то лучше заблаговременно запастись сотней или парой сотен любимых песен, чтобы к концу дня не начинала побаливать голова.

В сухом остатке голос Vantage звучит здорово – 4-литровый мерседесовский V8, помноженный на британскую выпускную систему, выдают качественный саундтрек с легкой хрипотцой, но без наигранного драматизма Mercedes из нашей компании (у которого, кстати, двигатель точно такой же). Возникает вполне логичный вопрос – а похожи ли эти два автомобиля? Если сходство и есть, то только на автостраде, где оба спорткара предельно стабильны, невосприимчивы к боковым ветрам и чудовищно быстры. Поскольку в щадящем режиме что 8-ступенчатый ZF «Астона», что 9-ступенчатый 9G-Tronic «Мерса» стараются как можно быстрее и плавнее выскочить на высшую передачу и довольно себе мурлыкать, разница в динамике не сильно заметна – возможно, только педали у Vantage более отзывчивые. Но когда дело доходит до поворотов, Aston Martin оказывается... настоящим праздником для тех, кто любит настоящую спортивную технику без примесей.

На фото: ехать в режиме "Трек" просто страшно, потому что при резком нажатии на педаль газа автомобиль начинает сносить. У машины явно необузданный нрав, и 510 лошадиных сил здесь проявляются в полный рост.



‘ГОЛОС VANTAGE ЗВУЧИТ ЗДОРОВО – 4-ЛИТРОВЫЙ МЕРСЕДЕСОВСКИЙ V8, ПОМНОЖЕННЫЙ НА БРИТАНСКУЮ ВЫПУСКНУЮ СИСТЕМУ, ВЫДАЮТ КАЧЕСТВЕННЫЙ САУНДТРЕК С ЛЕГКОЙ ХРИПОТЦОЙ’

У него автоматическая коробка передач и сотни километров немецких проводов, тянущихся от носа до хвоста, но, уверяю вас, сложно представить себе автомобиль, который (среди переднемоторников) настолько здорово ведет себя в медленных и среднескоростных поворотах. Благодаря тому, что V-образная «восьмерка» максимально утоплена за переднюю ось, а «автомат» располагается сзади – то есть по схеме transaxle, - инженерам Aston Martin удалось добиться идеально нейтральной управляемости для своего нового детища. Хотя DB11 тоже оказался гораздо приятнее в плане рулежки, чем предшественники, Vantage выводит понятие «драйверского GT» на новый уровень. Недостаточная или избыточная поворачиваемость этому автомобилю не знакомы – последнюю можно вызвать только намеренной провокацией. При этом странной формы рулевое колесо (уже не круглое, но еще не квадратное) переисполнено обратной связью, а на малых скоростях – наоборот, снисходительно легкое. Вообще Vantage ощущается гораздо легче своей фактической снаряженной массы, которая составляет 1530 кг и производит впечатление предельно аналоговой машины в своем спортивном режиме.

С двигателем M177 это уже далеко не первая встреча. Сложно сказать, что он какой-то машине не подходит, и Vantage – не исключение. «Восьмерка» уверенно тянет купе во всем диапазоне оборотов, радуя не только большим крутящим моментом, но и умеренным расходом топлива (по-спорткаровским меркам, конечно).

«Автомат» ZF не пасует и на виражах, не только вовремя и без задержек подтыкая нужную передачу, но и вовремя вскидывая передачи на торможениях до отсечки, усиливая замедление двигателем. Я бы не сказал, что Vantage – откровенно провокационный автомобиль, но познав его возможности единожды, очень трудно заставить себя быть законопослушным. Тем более, что штрафы в Евросоюзе в разы агрессивнее наших.

Наверное, денежные санкции – одна из немногих форм агрессии, популярных по эту сторону слагбаума между Украиной и Западом. Ведь даже Альпы, с их рваными пиками и суровой молчаливостью, в прозрачном воздухе выглядят умиротворенно, как бодибилдер на семейном новогоднем фото. Что уж говорить про Венецию, где воздух буквально пронизан романтикой и безмятежностью.

Единственный день в Венеции прошел... неоднозначно. С одной стороны, декоративность «города на воде» влюбляет с каждым разом все сильнее, с другой – «Астон». Да, «Астон». Он вырабатывает какое природное расположение к себе, тягу, желание им управлять. Хотя это нормальный диагноз для любого драйверского автомобиля, в случае с Vantage желание выходит на маниакальный уровень. Возможно, свою роль играет и дух Италии, где знают, как создавать отличные спорт- и суперкары. Но знаете что? Vantage не хуже. Боже, храни Королеву!

Я правда с трудом могу припомнить автомобиль, который был бы настолько всесторонне развит и подходил столь широкой аудитории.





Справа: момент возврата автомобиля представителю АМ. На прощание смотреть на Vantage лучше сбоку или сзади, с такого ракурса он фантастически красив. И такой образ останется в моей памяти, как минимум до следующей встречи.



В этом плане он на три головы переиграл своего предшественника, который был, при всем моем к нему уважении, интересен либо эстетам-пуристам, либо тем, кто был готов идти на слишком много компромиссов из-за его безукоризненной внешности. К счастью, новый Vantage иного поля ягода и вряд ли морально устареет на фоне конкурентов спустя два года после своего выпуска. При этом те же самые пуристы-эстеты будут им довольны едва меньше. Особенно если нарисуеться механическая коробка передач, которую в Aston Martin обещали предоставить в скором времени. Скорее всего, ее позаимствуют у прощальной версии предыдущего Vantage – V600. Вот уж действительно мечта пуриста.

Итак, новый Vantage отлично ужился с двигателем Mercedes-AMG – даже лучше, чем DB11, хотя именно он был моим фаворитом в линейке Aston Martin на сегодняшний день, – у него отменное шасси (жестковатое на неровном асфальте, но, когда асфальт не имеет видимых изъянов, – просто великолепное), идеально работающая трансмиссия. Мне нравится его рулевое управление – удивительно честное для современных реалий, удивительно взвешенное, удивительно «дружелюбное», – и я в восторге от его тормозов. Хотя о последнем можно было даже и не говорить – тот, кто имел удовольствие хотя бы единожды общаться с автомобилями британской марки, которые были выпущены после 2005 года, знает, что тормоза у машин Aston Martin одни из лучших в мире, если не лучшие вовсе.

При всей сложности интерьера и обилии электроники, Aston Martin удалось создать что-то такое, что лет через 10 рискует навсегда исчезнуть из истории силами автопилотов и всеуберегающего законодательства. Это и здорово, и печально одновременно. Остается только насладиться моментом.

Когда попадаешь в музей Lamborghini (а он в нашем маршруте тоже был), особо остро ощущаешь ускорение хода времени в автомобильном мире. И это не старость, а очевидный факт – разница между купе 350GT 60-х годов и Countach середины 80-х гораздо меньше, чем между Lamborghini начала 2000-х (скажем, поздним Diablo) и нынешними Aventador. Более того, надо делать скидку на консервативную позицию итальянской марки в отношении силовых агрегатов – турбонаддув до сих пор получил только Lamborghini Urus. В музее Ferrari этот гиперскачок, наверное, еще ощутимее.

И, мне кажется, Aston Martin в отношении прогресса тоже стремится быть на острие, но при этом никак не хочет покинуть свое предельно аналоговое прошлое. Поведение, свойственное кокетливому человеку. Уж не знаем, что задумал мистер Энди Палмер, но, судя по последним итогам продаж, его план работает. Aston Martin не так-то прост и хочет, чтобы в ответ с ним тоже заигрывали. Так что это игра на двоих. Как между двумя одушевленными субъектами.

Черт, да как же у него открывается капот?

## Спецификация

### ASTON MARTIN VANTAGE

**Двигатель** V8, 3982 см<sup>3</sup>, двойной наддув

**Мощность** 510 л.с. при 6000 об/мин

**Макс. момент** 685 Нм при 2000-5000 об/мин

**Трансмиссия** Задний привод, автоматическая 8-ступенчатая КПП ZF, электронно-блокируемый дифференциал

**Подвеска** Сдвоенные поперечные рычаги спереди, сзади – многорычажная, стабилизаторы поперечной устойчивости, адаптивные амортизаторы Skyhook

**Тормоза** Дисковые, вентилируемые, 400 мм спереди, 360 мм сзади, ABS, EBD, EBA, DSC, TC

**Диски** 20-дюймовые

**Шины** 255/40 R20 спереди, 295/35 R20 сзади, Pirelli P Zero

**Масса (снаряжен.)** 1530 кг

**Мощность/масса** 333 л.с./тонну

**0-100 км/ч** 3.6 с (заявлено)

**Макс. скорость** 314 км/ч (заявленная)

**Базовая цена** от 149.995 долларов [в Европе]

**В продаже** сейчас

