

ПРИЗРАК СТАРОЙ ШКОЛЫ

Лучшие дороги, лучшие машины, лучшие эмоции – это то, что старается связать воедино каждый evo Trip. И хотя совершенства, как известно, не существует, в этот раз к нему удалось подобраться вплотную – не в последнюю очередь благодаря первоклассным автомобилям. Один из которых, будучи самым современным представителем марки, вызвал предательскую ностальгию по былым временам.



Текст ИГОРЬ КРАВЦОВ

Фото Aston Martin Lagonda / ВЛАДИСЛАВ БУКЕР / ЕКАТЕРИНА ПОЛИЩУК

‘Яркий автомобиль с незаурядным характером, который заставляет сердце трепетать еще на этапе прогрева мотора, является легкой формой зависимости’



е люди, которые неровно дышат к автомобилям (а раз вы читаете эти строки, вы наверняка к ним относитесь) не могут не замечать, что для автомобильной промышленности настали непростые времена. Хотя рынки развиваются и число продаваемых единиц техники только растёт, машины в своем большинстве превращаются из романтического объекта вождения в функциональный аксессуар. И виноваты в этом мы сами: ведь зачем платить деньги за три машины (внедорожник, лимузин, универсал), если можно купить одну, которая заменит их все?

Потому едва ли стоит удивляться, что почти у каждого автопроизводителя в линейке есть кроссовер. А все телефоны превратились в граненые прямоугольные стекляшки. Это прогресс, направленный на облегчение жизни. Только вот жизнь почему-то проще не становится. Наверное, потому что в ней остается гораздо меньше места для романтики, для фантазий – того, что может превращать даже тягостные моменты существования в светлые воспоминания будущего.

Автомобильная журналистика строится на мнениях и впечатлениях, поэтому, чем меньше остается простора для романтики и фантазии, тем сложнее сохранять энтузиазм в оценке и описании тех или иных машин. Гораздо проще написать текст про страшенькую Fiat Multipla или своеобразно управляемый Dodge Viper, чем про Volkswagen Passat или Toyota Camry – автомобили отличные для повседневной жизни, но которые взаимодействуют только с мозгом, а не с сердцем. То же самое касается кроссоверов – думаете, Крис Харрис или Джереми Кларксон не любят их из вредности? Просто рассказывать о таких машинах так же легко, как описывать воду тому, кто ее никогда не видел и не пробовал: едва ли фраза «без вкуса, цвета и запаха» что-то скажет собеседнику – можно лишь резюмировать описание тезисом «штука нужная – без нее тяжело прожить».

Зато можно без проблем прожить без спорткара ценой в 200 с лишним тысяч евро. Но спорткары – это то, что стоит попробовать. Хотя бы для того, чтобы понимать, почему писак без кола и двора позволяют себе отвешивать гадости в адрес таких, в общем-то, неплохих машин, как та же «Камри».

Яркий автомобиль с незаурядным характером, который заставляет сердце трепетать еще на этапе прогрева мотора, является легкой формой зависимости. Именно по этой причине мы ежегодно проводим ево Trip, где собираем лучших представителей современного автомобильного мира. Езда на которых – это не приятная формальность, а настоящий праздник. После которых буквы сами выливаются на виртуальную бумагу. Машины, которые внушают веру, что всеобщая автомобильная унификация – это не реальность, с которых не свернуть, а протоптанная дорожка, соблюдать которую никто не обязывает.

Трип этого года собрал квартет великолепных автомобилей: дерзкий Porsche 911 Carrera GTS в исполнении Cabriolet, роскошную BMW M850i xDrive Convertible, мускулистый Mercedes-AMG GT 63S 4Matic+ 4-door Coupe и утонченный Aston Martin DBS Superleggera Volante. Каждый – со своей харизмой, со своими достоинствами и недостатками (они бывают даже у таких автомобилей). Про каждый из которых можно говорить часами, обсуждая каждый аспект – от работы адаптивного шасси до строчки на коже. Но даже в этой компании выделяется один автомобиль.

Не только страной происхождения – он единственный был рожден не в Германии. И даже не формами. Хотя, кого я обманываю, формами он тоже выделяется – десятки людей, которые фотографировали Aston Martin на заправках и возле отелей, не могут ошибаться. Да и в потоке машин именно на Volante люди обращали больше всего внимания. И их можно понять. Пускай сказанное будет крайне субъективной точкой зрения, но нынешний Aston Martin DBS Superleggera – и не суть важно, с мягким он верхом или зафиксированным жестким, – может считаться одним из красивейших автомобилей, которые появлялись за последние лет 10. Сочетание классических пропорций – длинный нос, короткая корма, выверенное до миллиметра «расстояние престижа», – и классических элементов, наполненных современными технологиями, играет с пространством просто изумительно. Это именно тот автомобиль, на который владелец точно будет бросать взгляд перед тем, как его покинуть.

К счастью, мне предстоит провести в его компании целый день, пока первый этап не окончится на живописном берегу озера Гарда в Италии. Окруженное горами, оно создает атмосферу удивительного спокойствия. Словно это та самая коморка природы, где она может побыть наедине со своими мыслями. Опозитивная «шестерка», пара V8 и форсированный V12 могут показаться чем-то чуждым размеренной жизни здешних мест, но это не совсем так – в конце концов, в нашем квартете присутствуют исключительно благородные GT, а не тюнингованные «Эволюшны» и «СТИхи», которые кричат (в прямом смысле этого слова) о своем присутствии.

Но если в нашей фантастической четверке и есть автомобиль, который все же может сойти за спорткар (не столько голосом, сколько повадками), то это однозначно 911 в версии GTS. С ним я поближе познакомился в третий день, когда наша группа выдвинулась из Сан-Марино в Форте-деи-Марми. Частично пролегающая вдоль морского побережья дорога, усыпанная крутыми поворотами, в который раз напомнила, почему Porsche является недосягаемым лидером мирового автоспорта – так настраивать шасси и моторы под затычные виражи умеют только они. Автомобиль сам провоцирует испытывать ручной режим робота PDK,



Слева внизу: маршрут осеннего трипа, протяженность которого составила более 2000 км. Слева: Модель стала вторым Aston Martin в этом веке, который получил название

Volante. Создателям DBS Superleggera Volante удалось достичь поставленных целей. Общий дизайн сохранён, но при этом аэродинамику дорабатывали с учётом того, что

машина может ехать на высокой скорости с открытым верхом. Со сложной крышей прижимная сила всего на 3 килограмма ниже, чем у купе DBS Superleggera.





‘По этой причине мы ежегодно проводим evoTrip, где собираем лучших представителей современного автомобильного мира’

держат стрелку тахометра у красной зоны, а также использовать все то сцепление, которое инженеры заложили в шасси в ходе многочасовых сессий на Нюрбургринге и других трассах. Хотя версия GTS не является хардкорным спорткаром, как GT3 или GT3 RS, возможностей ее ходовой хватает для горных серпантинных сполна. Все это сдобрено вкусным рулевым управлением и педалями с выверенным усилием. Конечно, с переходом на меньшую кубатуру и турбонаддув оппозитный шестицилиндровый двигатель растерял в акустическом очаровании и отзывчивости, но это те нюансы, которые можно различить лишь в сравнении с другими Porsche. В остальном же чего-то иного для таких дорог и желать нельзя. И даже возросшая масса кузова Cabriolet не мешает получать яркие впечатления от 911 GTS. Хочется верить, что в поколении 992 версия GTS будет не менее азартной. А как оно получится – рассудит случай.

Не знаю, насколько крутым поворотом была рада BMW M850i xDrive, но, думаю, в подобных условиях она чувствовала себя... не то, чтобы неуютно, но иначе. Как если бы посетитель ресторана попросил приготовить Гордона Рэмзи яичницу. Потому что M850i, несмотря на упоминаемую в имени «самую мощную букву в мире», все-таки больше тяготеет к обычной «восьмерке» - особенно по части настройки шасси. В последнее время автомобили BMW стали более комфортабельными и щадящими к пятой точке пассажиров (надо заметить, не в ущерб управляемости), но прочитать в мягкости M850i чистый Motorsport сложно. Скорее всего, M тут больше относится к мотору, который позволяет двухтонному кабриолету молниеносно разогнаться и развивать бешеные скорости. А вот шасси, заточенное больше на среднескоростные круизы, для «эмоции» все же мягковато. Причина подобной сегрегации очевидна – существуют BMW M8 и M8 Competition. Именно они должны дарить ощущение полноценного M-мобиля. У версии M850i задача иная – дать динамику и скорость высшего автомобильного дивизиона, не принося в жертву повседневное удобство. Как для автомобиля класса GT такой подход, пожалуй, даже уместнее.

Надо полагать, схожие обстоятельства вынудили Mercedes-AMG GT 63S 4Matic+ быть жестче и brutальнее, чем ожидаешь от пятидверного хэтчбека





Слева: После того, как в 1930-х годах в Форте-деи-Марми приобрёл виллу автомобильный промышленник, основатель Fiat, Джованни Аньелли, это место стало считаться фешенебельным для летнего отдыха. Позднее здесь же приобрели виллы такие состоятельные итальянцы, как Миучча Прада и Джорджо Армани..

(который 4-door Coupe, да-да). Потому что без этих черт он бы выглядел лишь дизайнерской версией AMG E63 S. У машин общая платформа, но если говорить про характер, то GT более провокационный, более подстрекательный к мелкому беззаконию. Однако эта «чертовщинка» не мешает ему быть полноценным гран-турером: у машины комфортный ход, великолепный салон с превосходной шумоизоляцией – в общем, пять сотен верст за ее рулем осилить можно запросто. Хочется агрессии? Поиграл с гашетками на центральном тоннеле или переключателями на руле – и AMG GT тут же вспомнил, что не зря водит за собой пелетон Формулы 1. Хочется релакса? Выхлоп – потише, музыку Burmeister – погромче, отклики на органах управления – в режим Comfort. И пусть весь мир подождет.

Но в Aston Martin... В Aston Martin время течет иначе. Словно весь мир хочет, чтобы ты на нем ехал без остановки. Это удивительный, абсолютно прекрасный соблазн. Легкая форма помешательства.

За пять дней наша группа намотала на одометры каждой из машин около 2100 километров. Помимо Мюнхена, с которого путешествие началось и в котором закончилось, мы проехали через упоминаемые Сан-Марино и побережье Форте-деи-Марми, а также австрийский Зеефельд. А это как безлимитные автобаны, так и узкие горные дороги с крутыми поворотами. Как дни с густыми облаками, заслоняющие небо тяжелыми воротами, так и полнейшая безоблачность, которая дарит ощущение неограниченного пространства даже в некабриолетном Mercedes-AMG. Как воздух гор, в котором уже чувствуются нотки грядущей зимы, так и морской бриз, который всегда будет пахнуть летом. В таких условиях, наверное, даже микроавтобус начинает выглядеть иным автомобилем. Что уж говорить про лучшие туреры современности, готовые атаковать шоссе и повороты с настойчивостью разъяренного бульдога.

Наличие на маршруте безлимитных автобанов позволило сделать то, что в душе хочет совершить каждый автолюбитель – выведать скоростные пределы. Свои и машин. И мы провели этот отчасти безумный эксперимент для каждого из четырех участников теста.

Самая скромная максимальная скорость, если верить показаниям спидометра, оказалась у BMW – 262 километра в час. Но это не удивительно, так как M850i является единственной машиной в группе, у которой есть электронный ограничитель максимальной скорости. Не будь его,



Слева внизу и выше: улочки и центральная площадь Республики Сан-Марино, одно из самых маленьких государств на Земле (после Монако и Ватикана) и самое старое

государство Европы, со всех сторон окруженное территорией Италии. На территории современного Сан-Марино уже не менее двух тысячелетий выращивается виноград и произ-

водится вино. На Всемирном конкурсе в Брюсселе, серебряной медали было удостоено «Тессано» урожая 2000 года.



'Aston Martin DBS
Superleggera
Volante – это
iPad последней
модели с
ароматом
натуральной
кожи и
ощущениями
школьной
печатной
хрестоматии'

«восьмерка» наверняка смогла бы разогнаться до 300 км/ч минимум.

Почетная «бронза» в скоростном испытании ушла Porsche – 302 километра в час по спидометру. Официальная максималка кабриолета, согласно сайту компании, больше на 6 километров в час, но это отклонение в пределах погрешности. В конце концов, машина была заправлена под завязку и шла с двумя седоками на борту.

«Серебро» – за «серебряной стрелой», могучим AMG GT – 311 километров в час. Показатель выдающийся как для практичного автомобиля, на котором (при желании и наличии счета в швейцарском банке) можно ездить хоть каждый день.

Ну а победителем в нашем коротком испытании стал Aston Martin, который вышел на честные 200 миль в час – или 321 километр в час. На YouTube-канале AutoTopNL, который известен скоростными тестами, аналогичный автомобиль развил на четыре километра в час больше – стало быть, мы оказались недалеко от истины. Удивительно, но даже на такой скорости DBS Superleggera сохраняет потрясающую стабильность, а шума в салоне явно недостаточно, чтобы вести беседу с пассажиром на повышенных тонах. Вот он, настоящий гран-турер!

Хотя, с битурбированным V12, который развивает 725 лошадиных сил, DBS явно не против соприкоснуться и с лигой суперкаров – по этой причине машину часто сравнивают с Ferrari 812 Superfast. Справедливо ли подобное сравнение – тут каждый решит для себя, но в моем понимании суперкар – это тот автомобиль, который по-настоящему оживает и раскрывается лишь в пределе. В пределе сцепления шин, оборотов двигателя, пределе нервной системы водителя. DBS Superleggera – не об этом: он настроен таким образом, чтобы дарить ощущение непринужденной силы в любых условиях. Стоит продавить педаль акселератора в пол даже на 250 километрах в час, как Aston Martin вжимает тело в сиденье с такой легкостью, словно машина стоит на месте. А уж какой подхват дарит мотор, когда машина реально стоит на месте... Заявленное время разгона до 100 км/ч у версии Volante составляет 3.6 секунды, но это не те 3.6 секунды, которые в большинстве современных спорткаров (или даже кроссоверов) измеряются только продольными перегрузками и частотой смены картинки за бортом. Это еще и акустический концерт, феерия эмоций. А если отключить стабилизирующие системы, то на старте с машиной придется натурально бороться – потому что 900 Нм в диапазоне от 1500 до 5000 оборотов в минуту не терпят слабостей. Ни от шин, ни от водителя.

Размещенная по схеме transaxle автоматическая коробка передач ZF с восемью передачами здорово помогает в реализации того потенциала, который заложен в двигатель. Ее дуэт с двигателем дарит ощущение честности машины

по отношению к водителю – мол, мы-то с нашей стороны делаем все возможное, что можно сделать в этих обстоятельствах, теперь ты не оплошай. И водитель обязан соответствовать, вовремя подстраивая режимы адаптивного шасси с изменяемой жесткостью. Большую часть времени DBS проехал в самом мягком режиме GT, но, как рассказали мне мои коллеги, в Sport он тоже вполне гармоничен, хотя и по повадкам вплотную приближается к суперкарам.

Мне же сполна прочувствовать DBS в выразах не удалось, зато я отлично знаю, насколько он очарователен на скорости. Как адекватно он реагирует на корректировки рулем. В таких условиях проследить баланс машины гораздо сложнее, но ребята доктора Палмера явно постарались, чтобы их флагман ощущался линейным в любых условиях. Кабриолет не подвержен воздействию ветров, дорожных неровностей, но щедро делится с водителем происходящим под колесами. Ощущения отличные. Во многом позабытые. Именно такими и были Gran Turismo до засилья кроссоверов. Только DBS быстрее и отзывчивее.

Не очароваться этим автомобилем тяжело даже через экран монитора. Реальность оказывается еще более сладкой. И именно такой симбиоз ощущений позволяет Aston Martin просить за DBS неприлично большие деньги.

Тем более, что начиная с DB11 компания идет в ногу со временем – не в последнюю очередь благодаря помощи Mercedes-Benz. Современный интерьер с передовой электроникой радует изгибами и премиальными материалами. Кому-то может не понравиться странноватой формы руль или явные отсылки к Mercedes в отношении мультимедийного комплекса, но хотел бы я посмотреть на того человека, который скажет: «Выкиньте всю мерседесовскую электронику к черту!». Зачем изобретать велосипед, если и этот едет так здорово, что хоть прямо сейчас на Тур-де-Франс выставляй?

Каждый автомобиль трипа – это отдельная книга. С разными обложками, шрифтами, бумагой, разными историями на страницах. Aston Martin DBS Superleggera Volante – это iPad последней модели с ароматом натуральной кожи и ощущениями школьной печатной хрестоматии. Такой сложный по сути, он затрагивает самые тонкие струны души, заставляя забывать обо всем. Даже о скоростном режиме – в Австрии за рулем этого красавца я превысил скорость на лишние 20 км/ч, за что пришлось отдать кровные 55 Евро. Для автомобильного мира нынче настали сложные времена, но если в нем все еще есть такие машины, как DBS (или же Vantage AMR с механической коробкой передач), то я за него спокоен. А значит, мы будем с энтузиазмом писать новые истории, периодически слушая голос разума, чтобы песнь сердца не придалась и была ожидаемой.

