

Спецагент на пенсии

В отличие от Mercedes-Benz или Rolls Royce классические Aston Martin в России – редкость. Тем более непривычно видеть этого англичанина в итальянском костюме *haute couture*, потертым и потерявшим былой лоск. Причины расследовал наш агент **Павел Новицкий**

ФОТО: АЛЕКСЕЙ БРАВЕРМАН



«Большому кораблю – большое плавание» – видимо, как-то так думал Гарри Зальцман, продюсер фильма Goldfinger, выбирая 50 лет назад автомобиль для новой британской поп-иконы – Джеймса Бонда. Разумеется, самому «крутому парню» телеэкрана мог подойти только лучший из производимых на тот момент автомобилей, и таковым, несомненно, был Aston Martin.

Представленный на Лондонском автосалоне в октябре 1958 года Aston Martin DB4 – предшественник нашего сегодняшнего героя – произвел настоящий фурор. Просторный, комфортный и мощный автомобиль гармонично сочетал в себе английскую продуманность и основательность конструкции, богатство спортивных традиций марки и безупречную элегантность итальянского стиля. Да-да, дизайн кузова – работа рук мастеров миланского Carrozzeria Touring. 2-дверное купе оснащалось 3.7-литровой рядной «шестеркой» конструкции Тадеуша Марекса с двумя распределителями, максимальная мощность которой благодаря двум карбюраторам SU достигала впечатляющих по тем временам 240 л.с. Независимая передняя подвеска на двойных поперечных рычагах с шаровыми опорами, телескопическими амортизаторами и стабилизатором поперечной устойчивости обеспечивала автомобилю мягкий ход и отличную управляемость на высоких скоростях. А скорости, надо сказать, даже по нынешним стандартам были нешуточные: на тест-драйве, проведенном английским журналом Motor в 1960 году, автомобиль показал без малого 224 км/ч и разогнулся до 100 км/ч всего за 9,3 секунды. Для эффективного замедления 1,5-тонного купе на всех колесах были смонтированы дисковые тормоза Dunlop с сервоусилителем. Элегантный кузов, выполненный по запатентованной итальянцами схеме Superleggera (ит. – сверхлегкий) – алюминиевая обшивка поверх каркаса из стальных трубок – покоился на традиционном для Aston Martin шасси платформенного типа, что обеспечивало легкость и прочность конструкции. За пять лет производства DB4 неоднократно модернизировался, и самые поздние машины пятой серии визуально практически неотличимы от «звездного» наследника DB5, представленного публике в июле 1963-го. Вот о нем-то и пойдет речь. Об этом автомобильном фетише, самом сексуальном, брутальном и желанном автомобиле для повзрослевших мальчиков. Очень, надо сказать, обеспеченных мальчиков.

Новая модель получила обтекатели фар, расточенный до 3995 см³ двигатель с тремя карбюраторами SU. Тормоза Dunlop были заменены на более эффективные Girling. Мощность двигателя достигала 282 л.с. при 5500 об./мин., а крутящий момент – 390 Нм при 4500 об./мин. Максимальная скорость возросла до 230 км/ч, а разгон до вожделенной сотни сократился более чем на секунду. Первые DB5 комплектовались базовой 4-ступенчатой коробкой передач с опциональным овердрайвом, однако позже от нее отказались в пользу новой полностью синхронизированной 5-ступенчатой механической трансмиссии ZF. 3-ступенчатый «автомат» Borg-Warner по-прежнему оставался опцией. Богатый список дополнительного оборудования венчал кондиционер Normalair,

Справа по часовой стрелке: салон потерял былой лоск, но по-прежнему радует качеством. Под часами Smiths – кнопки управления электростеклоподъемниками, базовая комплектация с 1963 года. Радиопремник Bosch – редкая опция. Спидометр размечен до 180 миль/ч. Люк Webasto установлен на этот Aston на заводе



В КОНЦЕ 1990-Х DB5, СНИМАВШИЙСЯ В ФИЛЬМЕ «ШАРОВАЯ МОЛНИЯ», БЫЛ УГНАН, И ЕГО СЛЕДЫ ОКОНЧАТЕЛЬНО ЗАТЕРЯЛИСЬ

который можно было заказать за доплату в 320 фунтов. Эта опция была впервые предложена Aston Martin и потребовала серьезного вмешательства в конструкцию: ввиду ограниченности подкапотного пространства испаритель кондиционера был смонтирован за спинкой заднего сидения, в результате чего бензобаки пришлось размещать в задних крыльях, что обусловило характерную отличительную особенность DB5 – наличие двух заливных горловин. 15-дюймовые спицованные колеса, электрические стеклоподъемники, шерстяные

ковры и кожаная отделка салона были доступны в базовом исполнении. Топ-версия Vantage комплектовалась тремя двухкамерными карбюраторами Weber, что позволило повысить мощность двигателя до 315 л.с., скорость – до 238 км/ч и сократить время разгона до сотни до 7,1 с.

DB5 были доступны с кузовами купе, кабриолет (с жесткой съемной крышей в виде опции) и универсал, или «shooting brake», как подобные машины именовались в те годы. Назначение столь дорогого авто с утилитарным кузовом объяснялось весьма просто: консервативным английским джентльменам необходимо было перевозить снаряжение для гольфа и охоты, а отказывать себе в удовольствии управления Aston Martin они не желали. Впервые универсал был заказан владельцем компании Дэвидом Брауном для личного пользования, однако интерес заказчиков был столь силен, что пришлось наладить штучный выпуск машин на мощностях лондонской кузовной мастерской Гарольда Редфорда.

Разумеется, цена автомобиля отражала его ориентацию на категорию состоятельных

заказчиков: купе в базовой комплектации стоило 4175 фунтов стерлингов – вдвое дороже Jaguar E-Type. За кабриолет нужно было доплатить еще 315 фунтов.

Всего за 27 месяцев производства был выпущен 1021 автомобиль: 886 купе, 123 кабриолета и 12 универсалов. Шасси DB5 послужило основой для 37 первых кабриолетов Volante, которые являлись переходной моделью к DB6. Примечательно, что основная масса машин ориентировалась на внутренний рынок: лишь около 15–20% были выполнены с левым расположением органов управления для поставок преимущественно в континентальную Европу и США. Кстати, подлинность левого руля легко определить по номеру шасси. Если после всех цифр стоит буква L – руль изначально был слева, но чаще всего мы видим там литеру R, что выдает правый руль. Немало на рынке и переделанных машин. Но теперь-то вы знаете, как вывести их на чистую воду.

Являясь логическим развитием предыдущей модели, DB5 воплощал квинтэссенцию английского GT для настоящих джентльменов. Пресса не скупилась на восторженные отзывы: «...если



Снизу вверх: по современным стандартам зеркала далеки от функциональности. Трехсекционные задние фонари DB5 менее изящны, чем у DB4. Шильдик Superleggera на капоте выдает итальянский индпошив. Имя Дэвида Брауна увековечено на эмблеме. Обтекатели фар – визитная карточка марки на протяжении последующих 10 лет – придали DB5 спортивный облик



вы задумали отправиться из Парижа в Рим, вы едва ли найдете более подходящий автомобиль, чем Aston», – писали журналисты Road & Track, тестировавшие DB5 в октябре 64-го. А журнал Motor констатировал: «...как и во всех автомобилях класса «гран-туризмо», в нем сочетаются невероятная быстроходность и комфорт, и чем больше вы отдаетесь управлению автомобилем, тем большим удовольствием от вождения он вас награждает. Управление DB5 может доставить истинное наслаждение тем, кто способен в полной мере воспользоваться его выдающимися скоростными характеристиками, управляемостью и тормозами».

DB5 стал иконой автомобильного стиля уже в момент своего появления, однако по-настоящему культовым его сделала лента Goldfinger, вышедшая в прокат в 1964 году и ставшая лучшей рекламой, на которую только мог рассчитывать Aston Martin. Впоследствии DB4 и DB6 станут героями еще многих кинофильмов, однако в историю DB5 войдет именно как автомобиль британского супершпиона на службе Ее Величества – Агента 007.

Едва ли создатели Goldfinger долго колебались, выбирая машину для Джеймса Бонда: совершенно очевидно, что никакой другой из британских автомобилей (а вариантов рассматривалось несколько) не смог бы столь удачно вписаться в канву сюжета и оттенить благородный характер национального героя.

БЛАГОРОДНАЯ ПАТИНА АВТОМОБИЛЯ ПОДОБНА ЗАПЫЛЕННОЙ БУТЫЛКЕ ВИНТАЖНОГО ВИНА, ИЗВЛЕЧЕННОЙ ИЗ ПОГРЕБА

Jaguar E-Type казался чересчур пижонским и спортивным, Bentley – старомодным и чопорным. Со всеми же остальными моделями, предлагавшимися английской автомобильной промышленностью на тот момент, фильм рисковал бы превратиться в гротескную комедию наподобие известной французской эпопеи с Луи де Фюнесом в главной роли. Выбор был очевиден, тем более что по оригинальному замыслу автора новелл Яна Флеминга Бонд должен был пользоваться именно Aston Martin, правда, моделью Mk III, которая к моменту экранизации Goldfinger выглядела откровенно архаичной.

Для участия в фильме съемочной группой под руководством Гарри Зальцмана было заказано два автомобиля серебристого цвета, ставшего каноническим для Aston Martin: один (госномер BMT 216A, выполненный на основе прототипа DB5) – с полным набором оборудо-

вания для спецэффектов, включая пулеметы марки Browning, сиденье с механизмом катапультирования от истребителя Martin-Baker, сменяющиеся номерные знаки и т.д. – для съемок крупных планов. Второй (госномер FMP 7B) – с частичным набором – для съемок скоростных сцен. Год спустя FMP 7B был дооборудован по образцу BMT 216A для съемок в фильме Thunderball («Шаровая молния»), а по завершении съемок автомобиля продолжили свою жизнь в промо-турах, рекламировавших кинокартину. Машины по-прежнему находились в собственности компании Aston Martin, и несколько лет спустя BMT 216A вернули в оригинальное состояние и продали, а в конце 1990-х он был утнан, и следы авто окончательно затерялись. FMP 7B остался единственным DB5 Джеймса Бонда, реально принимавшим участие в съемках Goldfinger и Thunderball; его выкупил у компании в 1969 году за баснословные 12 000 долларов частный коллекционер и фанат Агента 007 некий Джерри Ли из Филадельфии, в собственности которого автомобиль находился в первозданном виде более 40 лет, пока не был продан с аукциона в 2010 году за впечатляющие 2,9 миллиона фунтов стерлингов.

Об автомобиле «как у Джеймса Бонда» будут мечтать миллионы мальчишек по всему земному шару в течение последующих 50 лет с момента его появления на экране. Однако

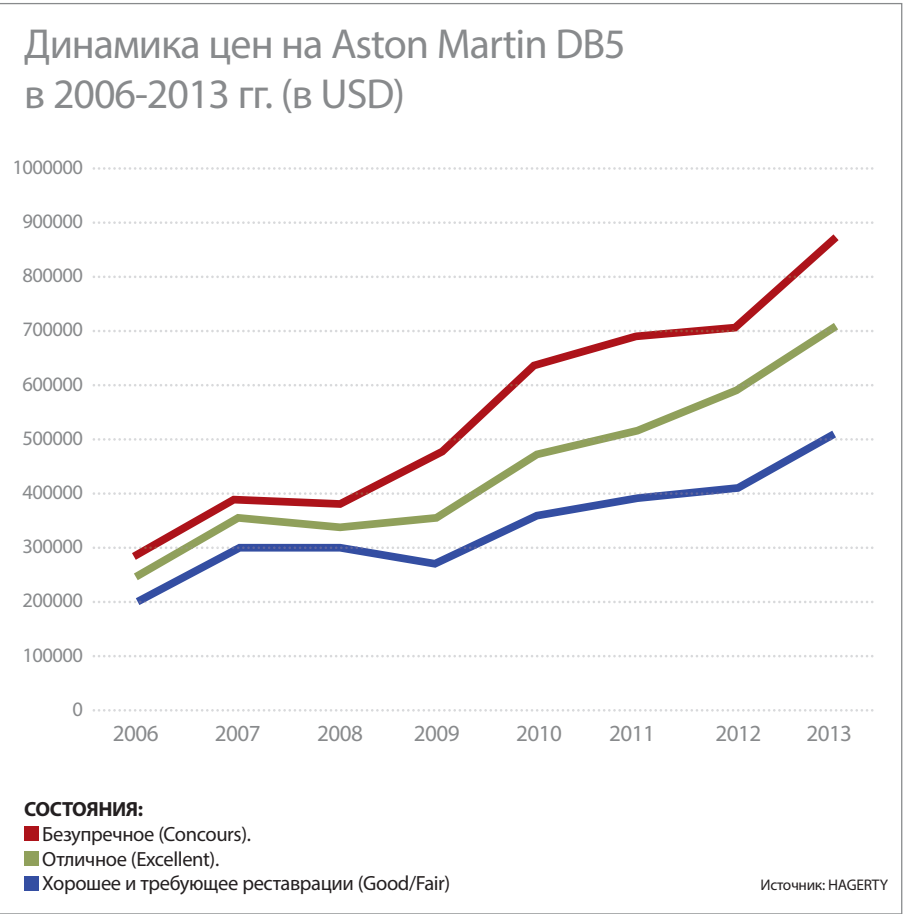
Голубая фишка

Aston Martin DB5 на сегодняшний день – один из самых желанных и востребованных послевоенных классических автомобилей в мире. Американская страховая компания Hagerty, специализирующаяся на олдтаймерах, анализирует динамику цен на коллекционные авто. Включая DB5 наряду с Mercedes-Benz 300 SL, а также BMW 507 и Ferrari 250 GTS WB в А-лист 25 эталонных автомобилей, она рассчитывает индекс Hagerty «Blue Chip». Кривая исторических значений характеризует темпы роста цен на автомобили, относящиеся к классу инвестиционных активов.

Кажется, еще не так давно, в 80-е, DB5 был просто старым автомобилем, и большинство предложений о продаже находились в диапазоне 10 000–15 000 USD (для сравнения: базовый Mercedes-Benz 190E стоил 23 000 USD). Однако к концу 80-х цены резко пошли вверх (кстати, вместе с классическими Ferrari, Bentley и Rolls-Royce), и к 1990 году за средний DB5 просили уже 55 000 USD. Умеренный рост продолжался до середины 90-х, однако в связи с экономическим кризисом 2000 года последовал резкий обвал цен на классические Aston Martin (в те времена их еще не относили к инвестиционным активам) вплоть до 40 000 USD. Тем не менее рынок быстро оправился, и к 2007 году сделки по DB5 совершались в диапазоне 300 000–400 000 USD. Во время последнего мирового экономического кризиса 2008–2009 годов наблюдалось существенное сокращение как спроса, так и предложения, однако в целом рынок ответил лишь незначительным (в пределах 5%) падением цен на машины в удов-

летворительном состоянии и требующие реставрации. В то же время автомобили в отличной и безупречной (Concours) кондиции продолжали привлекать коллекционеров, проявляя качества инвестиционного актива. С середины 2009 года рынок демонстрирует устойчивый рост цен на модель DB5. Вместе с тем, наблюдается ярко выраженное изменение структуры спроса, проявляющееся в увеличении разрыва между различными категориями машин, по которым совершаются сделки купли-продажи.

В настоящее время Aston Martin (наряду с отдельными моделями Jaguar и Mercedes-Benz) в определенной мере следует рыночному тренду классических Ferrari – иными словами, быстро растут в цене. Что же касается перспектив DB5 в ближайшем будущем, можно предположить, что его атрибуты как инвестиционного инструмента станут более ярко выраженными, что приведет к дальнейшему росту спроса, а следовательно, и цен. Сделки, состоявшиеся в начале этого года демонстрируют дальнейший устойчивый рост стоимости машин этой модели: так, в январе Bonhams продал безупречно восстановленный DB5 за 1 078 000 USD, впервые преодолев психологический миллионный барьер (не считая кабриолетов и «бондовских» машин). Кроме того, на волне всеобщего бума аутентичности и сохранности (феномен «barnfind»), следует ожидать выделения специалистами в анализе цен новой категории – «нетронутые автомобили» (по примеру «Preservation Class» на конкурсах элегантности), график которой будет приближен к верхней кривой – автомобилей в безупречном состоянии.



Legendary

LMC

Motorcar Company



1915 Mitchell Light Six



1922 Duesenberg "Doctors Coupe"



1931 Packard 840 Roadster



1949 Hudson Commodore 8



1958 Mercedes Benz 300SL



1958 Chevrolet Corvette



1960 Chevrolet El Camino



1965 Shelby 289 Cobra



1966 Shelby GT350H



1970 Plymouth HEMI 'Cuda



1970 Pontiac GTO Judge RAIV



2006 Ford GT - 4 шт. на выбор

Посетите наш сайт, чтобы увидеть все предлагаемые автомобили

www.legendarymotorcar.com

Тел.: +1 905 875 47 00 • E-mail: info@legendarymotorcar.com

Мы также ищем и покупаем коллекционные автомобили и целые собрания машин

Надежная, мощная и тяговитая 4-литровая рядная «шестерка» с двумя распредвалами в головке блока и тремя довольно капризными карбюраторами SU



С ТЕЧЕНИЕМ ВРЕМЕНИ ОРИГИНАЛЬНЫЕ НЕТРОНУТЫЕ МАШИНЫ СТАЛИ БОЛЬШОЙ РЕДКОСТЬЮ, ЧТО АВТОМАТИЧЕСКИ ВЫЗВАЛО НЕБЫВАЛЫЙ РОСТ ИНТЕРЕСА К НИМ, И, СЛЕДОВАТЕЛЬНО, РЕЗКИЙ СКАЧОК ЦЕН

мальчишкам свойственно взрослеть, а многие из них упорно не желают расставаться со своими детскими мечтами. Как известно, мужчин от детей отличает лишь размер и стоимость их игрушек, и этот факт, видимо, вносит далеко не последний вклад в текущую динамику цен на классические модели Aston Martin (см. график роста цен на DB5).

Настоящая автомобильная «классика», как и хорошее вино, с возрастом становится только лучше. Автомобили марки Aston Martin, и в особенности канонические модели, будучи высоко ценимы во все времена, могут похвастаться феноменальным процентом сохранившихся машин из общего числа выпуска. Значительная доля автомобилей чаще всего находилась в сравнительно неплохом состоянии: оригинальными, комплектными и с небольшими пробегами, что на определенном этапе соблазняло владельцев и продавцов авто-классики непременно возвращать им былой лоск. Такие реставрационные проекты, выполнявшиеся на различном качественном уровне, были довольно распространены в 90-х годах в силу своей простоты и относительной дешевизны. Поэтому с течением времени ориги-

нальные нетронутые машины (в том числе и других подобных марок – Jaguar, Ferrari, Mercedes-Benz и т.д.) стали большой редкостью, что автоматически вызвало небывалый рост интереса к ним, и, следовательно, резкий скачок цен. Пресытившись сверкающими лаком и хромом на лужайках конкурсов элитности «королевами трейлеров» («trailer queens» – так их окрестили за то, что после дорогостоящей реставрации автомобили стали слишком ценны для того, чтобы перемещаться своим ходом) публика поняла, что в процессе восстановления зачастую утрачивается уникальный характер автомобиля, теряется его связь с прошлым, и, следовательно, его ценность как исторического документа, памятника материальной культуры. Поэтому, каждый раз, когда в продаже появляется сохранившийся в оригинале и нетронутый реставраторами автомобиль, вокруг него тут же поднимается ажиотаж и идет неслыханная борьба коллекционеров со всего света за право обладания этим раритетом. Как результат – баснословные цены, сопоставимые, а то и значительно превышающие стоимость первоклассно восстановленных аналогов.



Новостройка

Не далее как в конце марта успешно развивающийся английский стартап David Brown Automotive (по иронии судьбы ее основателя зовут Дэвид Браун, как и владельца компании Aston Martin в 1947–1972 гг.) представил публике концепт David Brown Speedback, вдохновленный каноническим DB5. По словам самого г-на Брауна, миссия компании – возродить утраченные английские традиции заказного кузовостроения и предоставить заказчику особенный продукт – уникальный автомобиль, стилистика которого навеивает воспоминания о славном прошлом великого британского автопрома, а ходовые качества не уступают лучшим современным суперкарам. Максимальная скорость новинки ограничена на уровне 250 км/ч, разгон до 96 км/ч занимает 4,6 с. Концепт базируется на агрегатах Jaguar XKR (5.0-литровый V8 мощностью 503 л.с., 6-ступенчатый «автомат») и будет строиться под заказ в ограниченных количествах, дабы обеспечить эксклюзивность, с которой всегда ассоциировалось традиционное английское заказное кузовостроение.

Фото: David Brown Automotive

1965 Aston Martin DB5

Годы выпуска: 1963–1965

Выпущено: 1021 шт.

Кузов: легкосплавный, на стальном трубчатом каркасе, 2-дверный, 2+2-местный

Двигатель: рядный, 6-цилиндровый DOHC, 3995 см³, бензиновый, 3 карбюратора SU

Максимальная мощность: 282 л.с. при 5500 об./мин.

Максимальный крутящий момент: 390 Нм при 4500 об./мин.

Трансмиссия: 5-ступенчатая, механическая, ведущие колеса – задние

Подвеска передняя: независимая, на поперечных рычагах, спиральные пружины, шаровые опоры, телескопические амортизаторы; задняя: спиральные пружины, тяги Уатта, рычажные амортизаторы

Рулевое управление: реечное

Тормоза: дисковые Girling на всех колесах, с гидроусилителем

Длина: 4570 мм

Ширина: 1680 мм

Высота: 1320 мм

Колесная база: 2490 мм

Снаряженная масса: 1468 кг

Размер шин: 6,70–15"

Максимальная скорость: 230 км/ч

0–96 км/ч: 8,1 с

Цена в 1963 году: 4175 GBP (63 тыс. GBP в ценах 2013 г.)

Цена сейчас: от 400 тыс. EUR

Одна из таких редких возможностей приобрести нереставрированный DB5 выпала в августе 2013 года: автомобиль, который вы видите на фотографиях, был куплен российским коллекционером при поддержке компании OldtimerCars и доставлен в Москву.

Сложно представить себе радость первого владельца Джорджа Чини из Калифорнии, когда этот Aston был доставлен ему 2 августа 1965 года. Черный кожаный салон, заводской кондиционер Normalair, редкий радиоприемник Bosch Koln TR и, конечно, «левый» руль – машина-то делалась для Нового света. Что, кстати, делает этот экземпляр дорожке процентов на 30–40: праворульных версий DB5 было выпущено гораздо больше, как уже упоминалось выше, и весь мир гоняется именно за редкими машинами LHD.

Сохранившаяся история обслуживания свидетельствует о регулярной эксплуатации этого DB5 первым владельцем, прежде чем в начале 1970-х он нашел нового хозяина в Сан-Франциско, с которым они не расставались около 40 лет. Интересно, что это – один из примерно 30 DB5, покрашенных на заводе в тот самый «бондовский» серебристый цвет Silver Birch. Однако второй владелец в 70-х годах решил освежить кузов, перекрасив его в молочно-белый. Именно эту краску вы и видите на машине сейчас. Кое-где облупившаяся, потускневшая, но помнящая калифор-

нийское солнце, она до сих пор покрывает роскошные изгибы машины. Автомобиль продолжал жить полнокровной жизнью, но к 1979 году окончательно встал на прикол. Благодаря щадящей эксплуатации и длительной консервации, а также тому, что автомобиль не подвергался варварским ремонтам, он сохранился в отличном техническом состоянии, включая все основные номерные узлы и агрегаты, установленные заводом-изготовителем (состояние, именуемое профессиональными коллекционерами «matching numbers»). Интерьер, хромированные детали и лакокрасочное покрытие с гордостью демонстрируют благородную патину почтенного возраста автомобиля, подобно запylенной бутылке винтажного вина, извлеченной из погреба. Такой экземпляр мог бы послужить превосходной базой для очередного реставрационного проекта. Однако для истинных ценителей автомобильной «классики» его обаяние и историческая значимость в том состоянии, в котором он находится на сегодняшний день, – значительно выше.

Благодарим компанию OldtimerCars (www.oldtimercars.ru, +7 495 973 77 11) и пожелавшего остаться неизвестным российского коллекционера за помощь в подготовке материала.

Трое из сарая

Всеобщая истерия по поводу нереставрированных олдтаймеров – новая тенденция. Причины ясны: найти такой автомобиль сложнее с каждым днем. Современные технологии реставрации развиваются весьма быстро, и качество 2014 года не сравнить с уровнем произведенных работ, например, в 80-е или 90-е годы XX века. Поэтому приобретая сегодня проект под реставрацию и правильно выбрав подрядчика, вы гарантированно получите «железобетонную» инвестицию. Вот три примера таких покупок.



1971 Mercedes-Benz 600 Pullman Landaulet

Один из 26 построенных с этим типом кузова автомобилей, оснащенный телевизором, стереосистемой и телефоном, – неслыханная роскошь для 1971 года. Автомобиль находится в 100% оригинальном состоянии, полностью комплектен. Был выставлен на продажу вторым владельцем; продан аукционным домом RM Auctions в феврале 2014 за феноменальные 537 600 EUR, что в 5 (!) раз превышало эстимейт в 80 000–120 000 EUR.



1956 Mercedes-Benz 300 SL Coupe

Проданный новым в Лос-Анджелесе в 1956 году и не эксплуатировавшийся с 1983-го, никогда не реставрировавшийся и сохранившийся в полностью оригинальном состоянии, этот Gullwing был выставлен на продажу семьей, обладавшей им на протяжении последних 50 лет. Автомобиль сохранил все заводские номерные агрегаты, детали кузова, оригинальный заводской салон. Продан Gooding & Co в январе 2014 за 1 897 500 USD против эстимейта в 1 100 000–1 400 000 USD, на 400 тысяч дороже идеально отреставрированного аналога.



1953 Jaguar XK120 Competition Roadster

Принадлежавший известному в 50–70-е годы английскому гонщику-любителю Дугласу Поттеру этот XK120 повидал многое на своем веку: и бесконечные модернизации в гараже умельца, и гонки на пределе в Сильверстоун и Брэндс Хэтч, и 43 года забвения в деревенском сарае. Состояние автомобиля, предложенного на продажу английским аукционным домом Coys в 2013 году, было весьма удручающим, но ему соответствовал реалистичный эстимейт в 15 000–25 000 GBP. По итогам торгов автомобиль ушел с молотка за 88 000 GBP, что почти в 4 раза превысило верхнюю границу оценочной стоимости и соответствовало на тот момент цене превосходно восстановленного родстера XK120.

Фото: аукционные дома RM, Gooding & Co., Coys

