

в римской тоге, читает императору Александру Павловичу и великой княгине Екатерине Павловне в Твери 18 марта 1811 г. отрывки из своей «Истории» (скульптор Н.А.Рамазанов). На другом барельефе Карамзин, лежащий на смертном одре, и слушает чтение рескрипта императора Николая Павловича от 13 мая 1826 г. с пожалованием ему на путешествие в Италию для излечения 50 тыс. рублей, которые обращались в пенсию ему и его семейству. Памятник был торжественно открыт 22 августа 1845 года (по старому стилю).

Биографический список:

1. Историография истории России до 1917 года. - М.: ВЛАДОС, 2003. - 384 с.
2. Карамзин Н.М. Предисловие к «Истории государства Российского» // Карамзин Н.М. «История государства Российского». Т.1, Кн. 1. - М.: Книга, 1998. - 691 с.
3. Мономах №4(55) 2008
4. <http://ru.wikipedia.org>
5. <http://www.foxdesign.ru>

УДК 811

КОМПАНИЯ АСТОН МАРТИН

**Ф.Ф. Зартдинов, Ф.Ф. Зартдинова студенты
2 курса инженерного факультета
Научный руководитель – С.В. Антонова, старший преподаватель
ФГБОУ ВПО «Ульяновская государственная
сельскохозяйственная академия им. П.А. Столыпина»**

Ключевые слова: Астон Мартин, компания, марка, история, автомобиль

Статья посвящена истории легендарной английской компании Астон Мартин, специализирующаяся на выпуске ультрадорогих спортивных суперкаров.

Данная статья является переводом статьи «Aston Martin company»

Астон Мартин - легендарная английская компания, специализи-

рующаяся на выпуске ультрадорогих спортивных суперкаров. Является подразделением концерна Форд Мотор Кампани. Штаб-квартира находится в г. Ньюпорт-Пэнелл.

Основоположниками марки «Астон Мартин» называют Лайонела Мартина и Роберта Бамфорда, которые в 1914 году в лондонском районе Кенсингтон построили легкий спортивный автомобиль с 1.4-литровым двигателем «Ковентри-Симплс» на шасси итальянского легкового «Изотта-Фраскини». За год до этого на автомобиле «Зингер-10» Мартин одержал победу в местных гонках на холме Астон Клинтон, и в память об этом событии новую машину назвали «Астон Мартин».

В конце 1919 года появилась вторая модель «Астон Мартин», а ее производство началось лишь в январе 1920-го в новой мастерской на лондонской Абингтон Роуд, в помещении бывшей конюшни «Хен-никер».

Спортивный и технический опыт фирма набирала в гонках, в которых постоянно участвовали ее автомобили. В 1924 году в гонке на Монце разбился граф Луи Зборовски оказывавший компании огромную финансовую помощь и фирму, стоявшую на грани банкротства выкупил за 6 тысяч фунтов стерлингов инженер Ренуик. Производственные мастерские были переведены в местечко Фэлтхем, в графстве Мидлссекс, где они и просуществовали до 1957 года, пережив множество финансовых кризисов и организационных перестановок. Ренуик и его компаньон итальянец Аугусту Чезаре Бертелли владели исследовательской фирмой «P & V», на которой был разработан новый 1.5-литровый мотор с верхним распределительным валом. Он-то и стал основой для всех последующих автомобилей «Астон Мартин» до 1936 года и, соответственно, дорабатывался для каждой конкретной машины, участвовавшей в гонках в Брукленде, Ле Мане или «Милле Милья».

История автомобилей серии «DB» восходит к 1939 году, когда главный инженер Астона Клод Хилл создал автомобиль «Атом» с независимой передней подвеской, единым корпусом и коробкой с предварительным переключением скоростей Котел . В 1940 году на моторшоу в Лондоне «Атом» произвел настоящий фурор. Но война внесла свои коррективы.

В 1947 компанию «Астон Мартин» выкупает Дэвид Браун владелец крупной промышленной компании по изготовлению тракторов и сельхозтехники, и в 1948 на основе «Атома» выпускается первый DB. В собственность Дэвида Брауна так же попала Лагонда, таким образом их мотор достался «Астон Мартину». Всего было выпущено 15 автомобилей Астон Мартин Лагонда DB1.[1]

В 1972 году произошел новый поворот в истории «Астон Мартин»: Дэвид Браун продала ее фирме Кампании Девелопмент Лимитед, поставившей точку на привычном обозначении моделей “DB”. В этот период компания с трудом собирала небольшие серии спортивных автомобилей, получивших обозначение Астон Мартин Вантаж для купе и Воланте для кабриолетов. Все они предлагались в самых дорогих исполнениях с прежним 5.3-литровым двигателем V8 мощностью 340 и 390 л.с. На них появились первые системы прямого впрыска и американские автоматические коробки передач.

С 1976 года небольшими сериями выпускался один из самых экстравагантных в мире автомобилей Астон Мартин Лагонда высшего класса с удлинненным клиновидным капотом, под которым скрывалась уже известная “восьмерка” в 390 л.с. вместе с автоматической коробкой Крайслер. Этот автомобиль был не по карману простому обывателю, зато на Среднем Востоке Лагонда пользовалась большой популярностью. Так например, одними из ее владельцев были Принц и Принцесса Саудовской Аравии.

С приходом 80-х годов финансовое положение «Астон Мартин» еще более ухудшилось. В течение 7 лет ее несколько раз перекупали английские и американские промышленные и финансовые группы, но и это не привело к существенным изменениям в делах фирмы. Относительная стабилизация наступила только в 1987 году, когда очередным хозяином Астон Мартин стал американский концерн Форд Мотор Кампани, купивший 75% акций фирмы.

В 1988 к основной гамме выпускаемых моделей Вантаж и Воланте прибавилось новое купе Вираз, сочетающее в себе дух моделей прошлых лет, таких как DB4 в купе с ультрасовременным дизайном и великолепным новым шасси. Вираз предложил автомобилистам более высокие динамические показатели.

В 90-е годы под опекой Форд экономическое положение «Астон Мартин» улучшилось. В 1993 году публике был представлен новый спортивный DB7. Эта модель является одной из лучших машин компании. В 90-х годах по-прежнему актуальны модели Вираз, Воланте и Вантаж с существенно переработанным двигателем V8 с 4 клапанами на цилиндр и объемными нагнетателями, что позволило поднять его мощность до 557 л.с.

Удачным проектом Астон Мартин на автосалоне в Детройте 1998 стала новая модель DB7. Свой вклад в создание автомобиля следующего тысячелетия, который был назван «Выбор Мечты» внес дизайнер Ян Каллум. DB7 выпускают в двух вариантах, ставших уже стандартом для

астонов - Коуп и Воланте.

В 1999 на Женевском автосалоне впервые было показано новое детище английских дизайнеров –Вантаж Астон Мартин DB7. Это еще одна машина мечты из модельной серии DB7. Дизайн нового DB7 Вантаж был выполнен также Яном Каллумом. [2]

В 2000 г. владелец Астон Мартин - американский автогигант Форд официально представил модель Астон Мартин V12 Ванквиш, которая благодаря новому, более мощному двигателю и использованию легких материалов обладает потрясающими ходовыми характеристиками. Ванквиш словно и не машина вовсе, а какой-то бутик на Елисейских полях. Не стоит и говорить, что машина буквально напичкана всей возможной электроникой. Вся информация обрабатывается бортовым компьютером, выводится на дисплей, а самая важная дублируется голосом. Предполагается, что ежегодно английские рабочие будут собирать около 300 машин, каждую в ручную и по индивидуальному заказу, так что одинаковых не будет.

В 2001 г. компания сообщила о выпуске четырехтысячного автомобиля модели Астон Мартин DB7. Им стало купе Ванаж, выкрашенное в серо-зеленый цвет Гэллоуэйн Грин. Объемы продаж модели DB7 стали новым рекордом компании и превышают суммарные объемы продаж предыдущих поколений этой модели - DB4, DB5 и DB6. Стоит отметить, что элитные «Астон Мартин» до сих пор собираются в четырех небольших сараях неподалеку от городка Ньюпорт-Пэгнел в центральной части Англии. Этот завод так и не узнал, что такое конвейер или разделение труда по Форду. На другом заводе, где делают Астон мартин BD, под капотом каждой машины ставится специальное клеймо: имя сборщика, или, лучше сказать, автора.[1]

Библиографический список:

1. <http://www.avtoprofy.ru/auto/astonmartin.shtml>
2. <http://www.brand-cars.ru/catalogue/aston-martin>

ASTON MARTIN COMPANY

Zartdinov F.F., Zartdinova F.F., S. V. Antonova

Keywords: Aston Martin, the company, brand, history

The work is devoted to the history of the legendary British company Aston Martin specializing in the production of ultra-expensive sports supercars.