

ПОПУЛЯРНЫЙ
ИЛЛЮСТРИРОВАННЫЙ
ГИД



АВТОМОБИЛИ



Издательство АСТ
Москва

УДК 629.33(03)
ББК 39.33я2
А22

THE WORLD'S GREATEST CARS
General Editor: Craig Cheetham
First published in 2007 by Amber Books Ltd
All rights reserved.
Печатается с разрешения издательства
Amber Books Ltd.

*Все права защищены. Нарушение прав автора,
правообладателя, лицензиара влечет привлечение
виновных к ответственности*

А22 **Автомобили.** Популярный иллюстрированный гид / под ред. Крейга Читема ; пер. с англ. Д. С. Сырцова. — Москва : Издательство АСТ, 2026. — 192 с. — (Популярный иллюстрированный гид).

ISBN 978-5-17-158681-2

Этот иллюстрированный гид приглашает в путешествие по быстрому миру автомобилей. Здесь представлены разнообразные модели, включая и легендарный Ford Model T, и удивительно красивые и дорогие автомобили для звезд и магнатов, такие как Duesenberg SJ и Auburn Speedster. В книге рассказана история создания каждой модели, представлены технические данные и особенности конструкции. Большое количество иллюстраций и подборки интересных фактов помогут не только рассмотреть каждый автомобиль в разных ракурсах, но и понять его уникальные особенности, сильные и слабые стороны. Каждый читатель, увлекающийся автомобилями, найдет в этой книге что-то новое.

УДК 629.33(03)
ББК 39.33я2

ISBN 978-5-17-158681-2 (рус.)
ISBN 978-1-78274-470-2 (англ.)

© 2007 Amber Books Ltd
© Оформление.
ООО «Издательство АСТ»,
2026

Содержание

Введение	4	Jaguar XJC	98
AC Cobra 289	6	Jaguar XK120	100
Alfa Romeo SPIDER	8	Jensen INTERCEPTOR	102
Alvis TD21	10	Lagonda RAPIDE	104
Aston Martin DB4	12	Lamborghini COUNTACH	106
Aston Martin DB6	14	Lamborghini DIABLO	108
Auburn SPEEDSTER	16	Lamborghini MIURA	110
Audi RS2	18	Lancia DELTA INTEGRALE	112
Austin-Healey 3000	20	Lancia FULVIA COUPE	114
Austin-Healey 100M	22	Lancia STRATOS	116
Austin MINI Mk 1	24	Land Rover SERIES 1	118
Bentley TURBO R/T	26	Lincoln CONTINENTAL	120
BMW 507	28	Lotus ESPRIT V8	122
BMW M1	30	Maserati GHIBLI	124
Bugatti TYPE 35	32	Mazda MIATA	126
Bugatti TYPE 57	34	McLaren F1	128
Cadillac ELDORADO	36	Mercedes-Benz 300SL	130
Cadillac 62/DEVILLE	38	Mercedes-Benz 540K	132
Chevrolet BEL AIR	40	Mercury SPORTSMAN	134
Chevrolet CAMARO Z28	42	MGA	136
Chevrolet CORVETTE	44	Mini COOPER	138
Chrysler TOWN & COUNTRY	46	Mitsubishi LANCER EVO V	140
Citroën DS	48	Morris MINOR	142
Citroën SM	50	Nissan SKYLINE GT-R	144
Citroën TRACTION AVANT	52	NSU RO 80	146
Cord 810/812	54	Oldsmobile STARFIRE	148
DeLorean DMC	56	Oldsmobile TORONADO	150
Dodge VIPER GTS	58	Peugeot 504 (кабриолет)	152
Duesenberg MODEL J	60	Plymouth BARRACUDA	154
Duesenberg SJ	62	Pontiac GRAND PRIX	156
Ferrari 360 MODENA	64	Porsche 356	158
Ferrari F40	66	Porsche 911	160
Ferrari DINO	68	Posche 959	162
Fiat 130 COUPE	70	Renault 16	164
Ford GT40	72	Renault DAUPHINE	166
Ford MODEL T	74	Rolls-Royce PHANTOM I	168
Ford MUSTANG 1966	76	Rolls-Royce SILVER GHOST	170
Ford MUSTANG BOSS 302	78	Saab 96	172
Ford THUNDERBIRD	80	Shelby MUSTANG GT350	174
Hispano-Suiza H6B	82	Škoda FELICIA	176
Honda NSX-R	84	Triumph GT6	178
Hudson HORNET	86	Triumph SPITFIRE	180
Iso GRIFO	88	Triumph TR6	182
Jaguar E LIGHTWEIGHT	90	TVR CHIMAERA	184
Jaguar MK 2	92	Volvo P1800ES	186
Jaguar XJ13	94	Volkswagen BEETLE	188
Jaguar XJ220	96	Volkswagen KARMANN GHIA	190

Введение

Škoda FELICIA



Благодаря Промышленной революции появилось множество великих изобретений, и одно из них — автомобиль — оказало невероятное влияние на общество и экономику.

В 1940-х и 1950-х годах дизайн автомобилей развивался такими темпами, что по стилю можно было определить страну происхождения машины. Американским авто были присущи хвостовые плавники, а машины из Великобритании имели изгибы. Италия, как и сейчас, являлась мировой столицей автомобильного стиля с передовыми компаниями под романтическими названиями, такими как Ferrari, Maserati и Lamborghini.

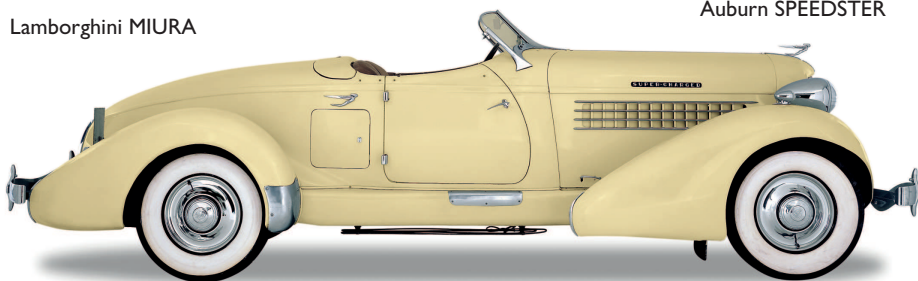
1960-м годам были присущи более чистые, квадратные и менее сложные дизайны, но несмотря на это они представляли собой эпоху больших технологических достижений. Помимо того, что это была эпоха невероятных маслкаргов, именно в 1960-х годах впервые были использованы антиблокировочные системы, системы впрыска топлива и управления двигателем.

В 1970-х годах, когда не хватало топлива, создавались сказочные, классические автомобили. 1980-е годы стали эпохой рождения суперкаров.



Lamborghini MIURA

Auburn SPEEDSTER





Mercedes 540K

В этой книге мы залезем под капот лучших в мире машин, начиная с ранних автомобилей, таких как Ford Model T. Посмотрим и на удивительно красивые и пугающе дорогие автомобили для звезд и магнатов, такие как Duesenberg SJ и Auburn Speedster.

Фотографии автомобилей с разных ракурсов позволят оценить все тонкости и детали дизайна этих великих машин. Подкрепленная подробными техническими данными и важными деталями о механике и стиле каждого автомобиля, эта книга отправит вас в путешествие по истории автомобилестроения и позволит прочувствовать характер великих автомобилей мира.

Приятной поездки!



DeLorean DMC

Ford MUSTANG BOSS 302



**ТЕХНИЧЕСКИЕ
ДАННЫЕ
SHELBY COBRA
289 (1963 Г.)**

ДВИГАТЕЛЬ

Тип: V8

Конструкция двигателя: чугунные головки и блок цилиндров

Клапанный механизм: два клапана на цилиндр, управляемые распредвалом с толкателями и коромыслами

Диаметр цилиндра и ход поршня: 101 × 72 мм

Объем двигателя: 4735 см³

Степень сжатия: 10,5 : 1

Система впрыска: четырехкамерный карбюратор Holley

Максимальная мощность: 274 л. с. при 5750 об/мин

Максимальный крутящий момент: 386 Н·м при 4500 об/мин

Максимальная скорость: 225 км/ч
0–100 км/ч: 5,7 с

**КОРОБКА
ПЕРЕДАЧ**

Четырехступенчатая механическая с близкими по величине передаточными числами

КУЗОВ/ШАССИ

Раздельное шасси с двухдверным алюминиевым кузовом

ОСОБЕННОСТИ

Мягкий верх выглядит немного неуклюже в поднятом положении.



AC Cobra 289

AC Cobra — легендарный американский спорткар. Совместив американскую мощь маслкаров с легким кузовом британских спортивных автомобилей, у AC получился очень быстрый автомобиль, а на гоночных трассах Cobra была почти непобедима.

ДВИГАТЕЛЬ V8 ОТ FORD

Компания Ford согласилась поставлять свои двигатели V8 для Cobra Кэрроллу Шелби, создателю автомобиля. В алюминиевых крышках клапанов двигателя были отлиты надписи «Cobra» и «Powered by Ford» («сделано Ford»). Малоблочный двигатель объемом в 4735 см³ развивал мощность в 274 л. с., но при этом был достаточно легким, чтобы не ухудшать управляемость.



МЕХАНИЧЕСКАЯ КОРОБКА ПЕРЕДАЧ

В паре с двигателем V8 от Ford в Cobra устанавливалась четырехступенчатая механическая коробка передач от Borg-Warner, а также конечная передача от Salisbury Transmissions и дифференциал повышенного трения.

СПОРТИВНЫЙ КУЗОВ

Единственным вариантом кузова Cobra был открытый спортивный кузов с откидным мягким верхом, а кузов-купе от AC Асеса не был совместим с новым автомобилем.





ФИРМЕННОЕ ШАССИ

Шасси начала 1950-х годов от инженеров Джона Тохейро и Джона Купера были адаптированы под AC Асе. Этот каркас лестничного типа с поперечинами и сдвоенными трубами большого диаметра переключал в Cobra с удивительно малым количеством изменений.

СПИЦЕВЫЕ КОЛЕСА

72-спицевые колеса с отбойными креплениями устанавливались во все автомобили Cobra с 4735-кубовым движком.



ДИСКОВЫЕ ТОРМОЗА

В то время как у старого AC Асе были барабанные тормоза, дополнительная мощность двигателя V8 повлекла за собой необходимость установки четырехколесных дисковых тормозов.



Незаметный значок чуть выше вентиляционного отверстия — единственная вещь, по которой можно понять, что двигатель автомобиля был сделан компанией Ford.



ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Рулевое управление: реечное

Передняя подвеска: подвеска с поперечной листовой рессорой и амортизаторами

Задняя подвеска: подвеска с поперечной листовой рессорой и амортизаторами

Тормоза: дисковые (спереди и сзади)

Колеса: спицевые, 15" (дюймов)

Шины: 6,5 × 15" или 6,7 × 15"

Тормоза: дисковые (спереди и сзади)

Колеса: спицевые, 15" (дюймов)

Шины: 6,5 × 15" или 6,7 × 15"

Тормоза: дисковые (спереди и сзади)

Колеса: спицевые, 15" (дюймов)

Шины: 6,5 × 15" или 6,7 × 15"

Тормоза: дисковые (спереди и сзади)

Колеса: спицевые, 15" (дюймов)

Шины: 6,5 × 15" или 6,7 × 15"

Тормоза: дисковые (спереди и сзади)

Колеса: спицевые, 15" (дюймов)

Шины: 6,5 × 15" или 6,7 × 15"

Тормоза: дисковые (спереди и сзади)

Колеса: спицевые, 15" (дюймов)

Шины: 6,5 × 15" или 6,7 × 15"

Тормоза: дисковые (спереди и сзади)

Колеса: спицевые, 15" (дюймов)

Шины: 6,5 × 15" или 6,7 × 15"



ТЕХНИЧЕСКИЕ ДААННЫЕ ALFA ROMEO SPIDER (1997 Г.)

ДВИГАТЕЛЬ

Тип: рядный
четырецилиндровый
Конструкция двигателя: железный блок и алюминиевые головки цилиндров
Клапанный механизм: четыре клапана на цилиндр, управляемые двумя верхними распредвалами
Диаметр цилиндра и ход поршня: 83 × 91 мм
Объем двигателя: 1970 см³
Степень сжатия: 9,5 : 1
Система впрыска: электронный (распределенный) впрыск
Максимальная мощность: 152 л. с. при 6200 об/мин
Максимальный крутящий момент: 185 Н·м при 4000 об/мин

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ

Пятиступенчатая механическая

КУЗОВ/ШАССИ

Унитарная стальная конструкция с двухдверным двухместным кузовом-кабриолетом

ОСОБЕННОСТИ

Треугольный радиатор является отличительной чертой марки Alfa Romeo. Впервые он поя-



Alfa Romeo SPIDER

У Alfa Romeo всегда были спортивные кабриолеты Spider, однако передний привод в модельной линейке появился лишь в версии 1955 года. Компания отлично справилась со своей задачей — новый Spider делал все то, что мог ожидать любитель автомобилей.

ПОПЕРЕЧНО РАСПОЛОЖЕННЫЙ ДВИГАТЕЛЬ

Spider — первый спортивный автомобиль Alfa Romeo с поперечным расположением двигателя.

КРОШЕЧНЫЙ СКЛАДНОЙ ВЕРХ

Приподнятые задние линии Spider означали, что складной верх автомобиля на самом деле был очень маленьким.



АНТИБЛОКИРОВОЧНАЯ СИСТЕМА

Spider оснащен системой ABS, которая работала вкуже с четырехколесными дисковыми тормозами от компании Brembo. Они были приспособлены к более мощной и тяжелой версии двигателя V6 от механически схожего Alfa Romeo GTV.

СДВОЕННЫЙ РАСПРЕДВАЛ

Spider оснащался двигателем с двумя распредвалами и двумя свечами зажигания на каждый цилиндр. Такого же подхода компания придерживалась при создании гоночных автомобилей в 1960-х годах.





ПОДВЕСКА НА НАПРАВЛЯЮЩИХ СТОЙКАХ

Спортивные машины, как и Alfa Romeo, традиционно имели независимую двухрычажную переднюю подвеску, однако Spider доказал, что таких же высоких результатов можно было достичь с более простыми направляющими стойками.

КОЖАНАЯ ОТДЕЛКА

Alfa Romeo Spider — это одновременно и роскошный кабриолет, и спорткар, салон и сиденья которого отделаны кожей.



МНОГОРЫЧАЖНАЯ ЗАДНЯЯ ПОДВЕСКА

Многорычажная система подвески Spider предоставляла точную управляемость и контроль над колесами.

СКРЫТЫЙ ВЕРХ

Внешний вид Spider был бы испорчен неопрятным верхом, установленным позади сидений, поэтому он был скрыт под кузовной панелью.

ЗАДНИЕ ФАРЫ В ВИДЕ ПОЛОСЫ

Задняя часть Spider, как и у Fiat Coupe, приподнята, однако задние фары в виде полосы максимально минимизировали этот визуальный эффект.

висия в седане Alfa Romeo 164.



«Четыре» небольших фары являлись стайлинговой особенностью автомобиля, однако на самом деле было только две фары, которые светили через четыре отверстия.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Рулевое управление: реечное

Передняя подвеска: подвеска на направляющих стойках с пониженными рычагами подвески и стабилизатором поперечной устойчивости

Задняя подвеска: многорычажная подвеска с цилиндрическими пружинами, телескопическими амортизаторами и стабилизатором поперечной устойчивости

Тормоза: вентилируемые дисковые, 10,1" (спереди), цельные дисковые, 9,5" (сзади)

Колеса: литые, 6 × 15"

Шины: 195/760 ZR15

РАЗМЕРЫ

Длина: 4,28 м

Ширина: 1,7 м

Высота: 1,31 м

Колесная база: 2,54 м

Колея: 1,4 м (спереди), 4 м (сзади)

Вес: 1370 кг

**ТЕХНИЧЕСКИЕ
ДАННЫЕ
ALVIS TD21
(1962 Г.)**

ДВИГАТЕЛЬ

Тип: рядный
шестицилиндровый
Конструкция двигателя: чугунные
головки и блок
цилиндров
Клапанный механизм: два клапана на
цилиндр, управляемые
установленным на
блок цилиндров рас-
предвалом с толкате-
лями и коромыслами
**Диаметр цилиндра
и ход поршня:**

84 × 89 мм

Объем двигателя:

2993 см³

Степень сжатия:

8,5 : 1

Система впрыска:

два карбюратора SU

Максимальная

мощность: 116 л. с.

при 4000 об/мин

Максимальный

крутящий момент:

206 Н·м при 2500 об/

мин

Максимальная ско-

рость: 170 км/ч

0–100 км/ч: 13,9 с

КОРОБКА

ПЕРЕДАЧ

Пятиступенчатая ме-
ханическая от ZF

КУЗОВ/ШАССИ

Стальное шасси с че-
тырехместным за-
крытым или открытым
кузовом

ОСОБЕННОСТИ

Более поздние
модели TD21 осна-
щались кузовами



Alvis TD21

Элегантный внешний вид TD21 появился благодаря швейцарскому автомобилестроителю Герману Граберу, который проектировал шасси Alvis с начала 1950-х годов.

РЯДНЫЙ ШЕСТИЦИЛИНДРОВЫЙ ДВИГАТЕЛЬ

В 1950 году Alvis неуклонно увеличивал мощность своего рядного шестицилиндрового чугунного двигателя, начав с заводской мощности в 91 л. с. К моменту создания TD21 мощность двигателя возросла до 116 л. с. благодаря более высокой степени сжатия и двум карбюраторам.

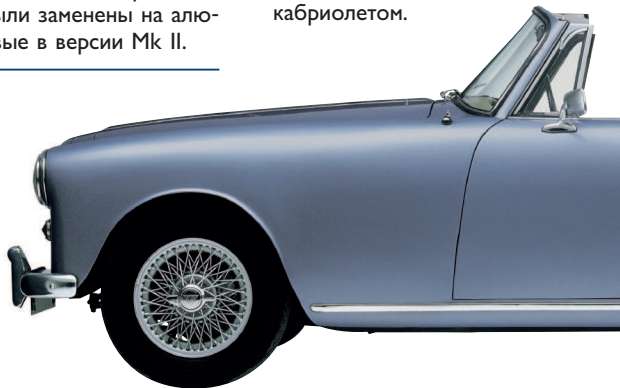


ЛИТОЙ КУЗОВ

Создание кузовов сторонними компаниями для Alvis было очень трудоемким процессом, а сами они изготавливались из смеси алюминия и стали. Багажник и капот были алюминиевыми, а первые версии TD21 имели стальные двери, которые были заменены на алюминиевые в версии Mk II.

РАЗДЕЛЬНОЕ ШАССИ

Ходовая часть Alvis представляла из себя обычную раму лестничного типа с поперечинами. Так как автомобиль имел раздельное шасси, производителю было намного легче сделать версию с кузовом-кабриолетом.



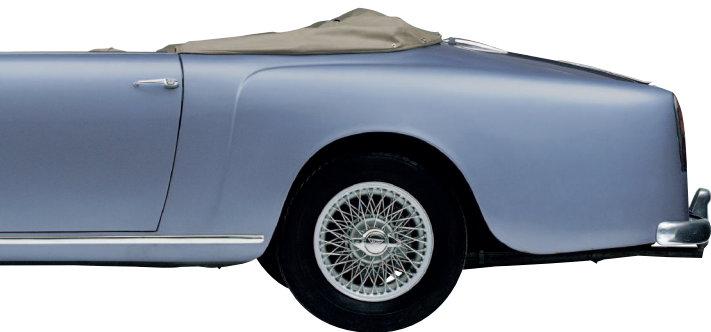
ВИНТОРЕЕЧНОЕ УПРАВЛЕНИЕ

Можно было бы ожидать, что автомобиль класса Alvis будет иметь реечное рулевое управление, однако в TD21 использовалась ручная винтореечная система, а с 1965-го года автомобиль можно было заказать с усилителем руля от ZF.



ДЕРЕВЯННАЯ РАМА

До 1963 года в Alvis использовалось множество деревянных каркасов при создании кузовов. Стойки крепления лобового стекла были сделаны из ясеня, как и дверные стойки и рамы.



ВЕДУЩИЙ ВАЛ

Привычный ведущий вал заднего моста Alvis TD21 поддерживался подвеской на полуэллиптических листовых рессорах.

от знаменитой английской компании Park Ward.



Крепления хромированных спицевых колес TD21 можно было сбить специальным молотком, что позволяло с легкостью менять колеса.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Рулевое управление: винтореечное управление

Передняя подвеска: независимая двухрычажная подвеска с цилиндрическими пружинами, телескопическими амортизаторами и стабилизатором поперечной устойчивости

Задняя подвеска: ведущий вал с полуэллиптическими листовыми рессорами и телескопическими амортизаторами

Тормоза: дисковые тормоза от Dunlop, 11,5" (спереди), 11" (сзади)

Колеса: спицевые, 4,5 × 15"

Шины: диагонально армированные Dunlop RS5, 600 × 15"

РАЗМЕРЫ

Длина: 4,8 м

Ширина: 1,6 м

Высота: 1,47 м

Колесная база: 2,8 м

Колеса: 1,38 м

(спереди и сзади)

Вес: 1524 кг



ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ ASTON MARTIN DB4 GT (1962 Г.)

ДВИГАТЕЛЬ

Тип: рядный
шестицилиндровый
Конструкция двигателя: чугунные
головки и блок
цилиндров

Клапанный механизм: два клапана на
цилиндр, управляемые
двумя верхними
распределителями

**Диаметр цилиндра
и ход поршня:**
92 × 92 мм

Объем двигателя:
3670 см³

Степень сжатия:
9 : 1

Система впрыска:
три двухкамерных
карбюратора Weber

**Максимальная
мощность:** 306 л. с.
при 6000 об/мин

**Максимальный
крутящий момент:**
325 Н·м

при 5000 об/мин

Максимальная скорость: 239 км/ч
0–100 км/ч: 6,6 с

КОРОБКА ПЕРЕДАЧ

Четырехступенчатая
механическая

КУЗОВ/ШАССИ

Стальное литое
шасси со стальным
двухдверным
кузовом-купе

ОСОБЕННОСТИ

В отличие от стандартных автомо-



Aston Martin DB4

Серия автомобилей от DB4 до DB6, пожалуй, самая известная из тех, что выпускалась с конвейера Aston Martin в городе Ньюпорт-Пагнелл, Англия. Классический стиль Carrozzeria Touring просуществовал более 12 лет и до сих пор выглядит великолепно.

ПОЛНОСТЬЮ НОВЫЙ ДВИГАТЕЛЬ

В отличие от предыдущей модели, Aston Martin DB Mk III, в которой использовался старый двигатель Lagonda со сдвоенным распределителем, DB4 был оснащен совершенно новым двигателем. Рядный шестицилиндровый двигатель с двумя верхними распределителями и объемом в 3,7 л выдавал 243 л. с. в стандартной модели автомобиля и 306 л. с. в модели DB4 GT.



ДИФФЕРЕНЦИАЛ ПОВЫШЕННОГО ТРЕНИЯ

Для ускорения автомобиля ведущий вал заднего моста был оснащен дифференциалом повышенного трения Powr-lok от Salisbury Transmissions.

ЛЕГКАЯ КОНСТРУКЦИЯ SUPERLEGGERA

Дизайн Carrozzeria Touring был известен использованием легкой конструкции Superleggera, благодаря чему в DB4 был легкий, но одновременно прочный кузов.





ИТАЛЬЯНСКИЙ СТИЛЬ

Дизайн DB4 был разработан итальянским дизайнерским домом Carrozzeria Touring. Этот стиль использовался, хоть и с небольшими изменениями, вплоть до заката линейки DB6 в 1970 году.

билей, DB4 GT был оснащен обтекаемыми фарами. Небольшое количество DB4 с двигателями Vantage также имели такие фары.



Горячий воздух из моторного отсека выходил через вентиляционные отверстия в крыльях автомобиля.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Рулевое управление: реечное
Передняя подвеска: независимая двухрычажная подвеска с цилиндрическими пружинами, телескопическими амортизаторами и стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска: ведущий вал с цилиндрическими пружинами, продольными рычагами подвески, рычагами механизма Уатта и поршневыми амортизаторами
Тормоза: дисковые (спереди и сзади)
Колеса: спицевые, 16"
Шины: 6 × 16"

РАЗМЕРЫ

Длина: 4,4 м
Ширина: 1,4 м
Высота: 1,29 м
Колесная база: 2,36 м
Колея: 1,381 м (спереди), 1,384 м (сзади)
Вес: 1270 кг

ЖЕСТКОЕ СТАЛЬНОЕ ШАССИ

В DB4 использовалось шасси из штампованной стали в прочно сварным замкнутом профиле. Он был впервые представлен в DB4 и полностью отличался от шасси DB Mk III.



КОРОТКАЯ КОЛЕСНАЯ БАЗА

Колесная база модели GT была на 12 см короче, чем у стандартного DB4, что делало автомобиль легче и маневреннее.



**ТЕХНИЧЕСКИЕ
ДАННЫЕ
ASTON MARTIN
DB6 VANTAGE
(1965 Г.)**

ДВИГАТЕЛЬ

Тип: рядный
шестицилиндровый
Конструкция двигателя: алюминие-
вые блок и головки
цилиндров
**Клапанный меха-
низм:** два клапана на
цилиндр, управляе-
мые двумя верхними
распредвалами
**Диаметр цилиндра и
ход поршня:**
96 × 92 мм
Объем двигателя:
3995 см³
Степень сжатия:
8,9 : 1
Система впрыска:
три двухкамерных
карбюратора Weber
**Максимальная
мощность:** 329 л. с.
при 5750 об/мин
**Максимальный
крутящий момент:**
393 Н·м при 4500 об/
мин
**Максимальная ско-
рость:** 241 км/ч
0–100 км/ч: 6,9 с

**КОРОБКА
ПЕРЕДАЧ**

Пятиступенчатая
механическая или
трехступенчатая
автоматическая

КУЗОВ/ШАССИ

**Безрамная
конструкция
с двухдверным
двухместным алю-
миниевым кузовом-
кабриолетом или
купе**

ОСОБЕННОСТИ

Спицевые колеса
были закреплены
отбойными кре-
плениями. Для
снятия колес эти

Aston Martin DB6

DB6 оправдал репутацию Aston Martin благодаря изящным линиям кузова, элегантному интерьеру и мощным внутренностям, соответствуя статусу автомобилей высшего класса GT.

ДВИГАТЕЛЬ ИЗ СПЛАВА АЛЮМИНИЯ

Рядный шестицилиндровый двигатель, который был разработан инженером компании Тадеком Марекон, был сделан из легкого сплава алюминия. Он был оснащен съемными мокрыми гильзами цилиндров, а также имел картерную смазку. Все двигатели DB6 включали в себя три карбюратора, однако в модели Vantage устанавливались двухкамерные карбюраторы Weber.



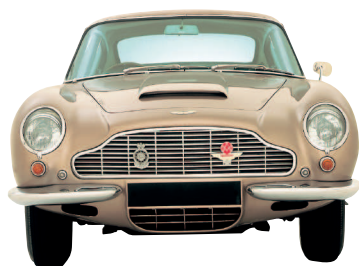
РОСКОШНЫЙ ИНТЕРЬЕР

Интерьер машины был выполнен в соответствии с высочайшими стандартами качества. Ковровые покрытия от стены до стены, богатая кожаная обивка, множество датчиков и рулевое колесо из дерева и металла были лишь частью всех особенностей DB6.

ЧЕТЫРЕХКОЛЕСНЫЕ ДИСКОВЫЕ ТОРМОЗА

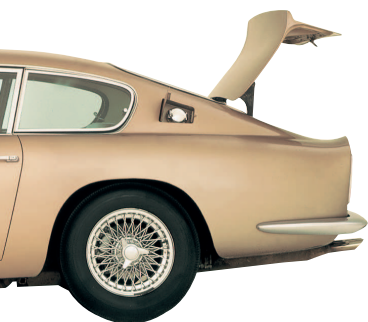
Для того чтобы остановить летящие на скорости 241 км/ч 1360 кг, автомобиль был снабжен дисковыми тормозами. Эти массивные тормоза можно с легкостью разглядеть через хромированные спицевые колеса.





ЗАДНЯЯ ЧАСТЬ ФОРМЫ КАММБЭК

Несмотря на то, что дизайн задней части DB6 не был настолько чистокровным, как линии оригинального дизайна DB4/DB5 от Carrozzeria Touring, такая форма, очевидно, помогла аэродинамике машины. Поднятая задняя кромка DB6 образовывала спойлер и наполовину увеличивала аэродинамическую подъемную силу в задней части, тем самым повышая стабильность автомобиля на высокой скорости.



ШИРОКИЙ ВЫБОР СТИЛЕЙ КУЗОВА

Самым популярным стилем кузова являлся фастбэк-седан. С 1965 по 1970 год всего было выпущено 1567 таких автомобилей. Желанных многими кабриолетов Volante было еще меньше — всего 215 автомобилей.



крепления нужно было сбить с помощью специального молотка.



Вентиляционные отверстия на передних крыльях до сих пор присутствуют в новых автомобилях Aston Martin.

ХОДОВАЯ ЧАСТЬ

Рулевое управление: реечное
Передняя подвеска: независимая двухрычажная подвеска с цилиндрическими пружинами, телескопическими амортизаторами и стабилизатором поперечной устойчивости
Задняя подвеска: ведущий вал с продольными рычагами подвески, рычагами механизма Уатта, телескопическими амортизаторами и цилиндрическими пружинами
Тормоза: дисковые (спереди и сзади)
Колеса: спицевые, 15"
Шины: 6,7 × 15"

РАЗМЕРЫ

Длина: 4,4 м
Ширина: 1,4 м
Высота: 1,29 м
Колесная база: 2,36 м
Колея: 1,381 м (спереди), 1,384 м (сзади)
Вес: 1270 кг

