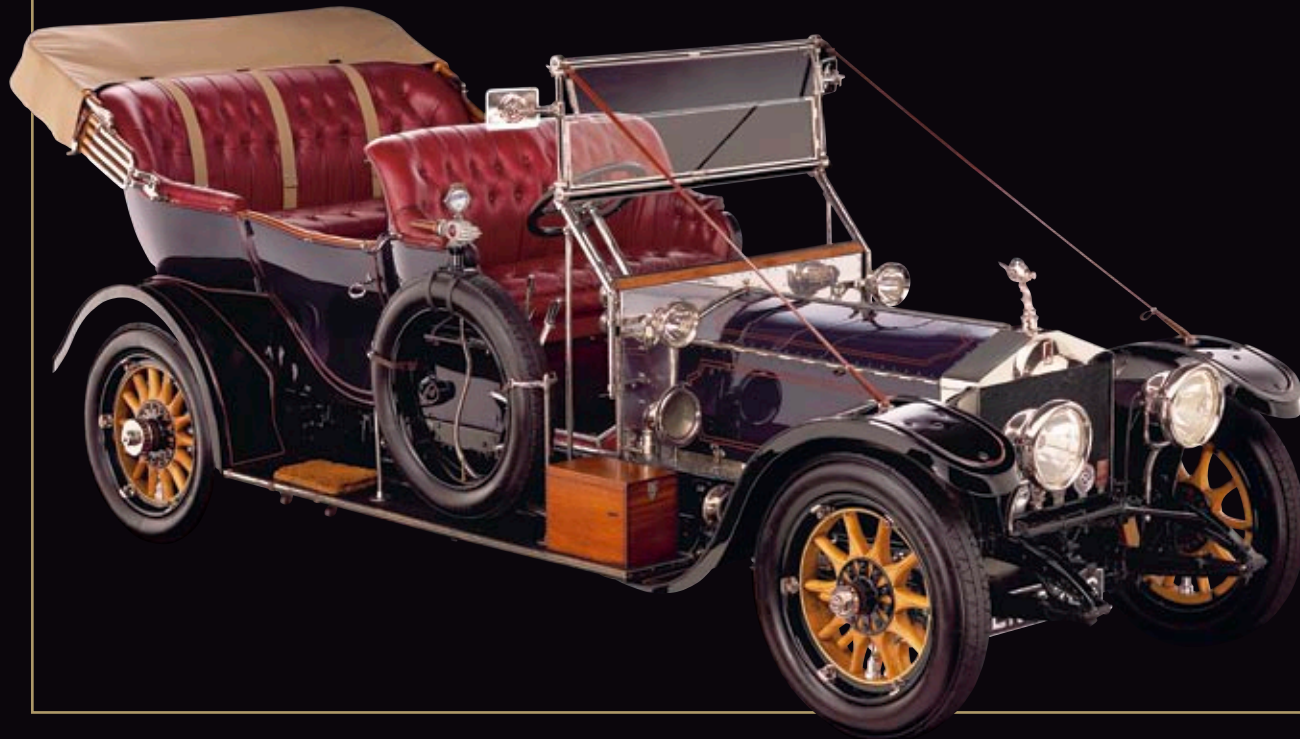


ROBB REPORT DESIGN PORTFOLIO

Robb Report



1908

Petit Pur-Sang Type 10

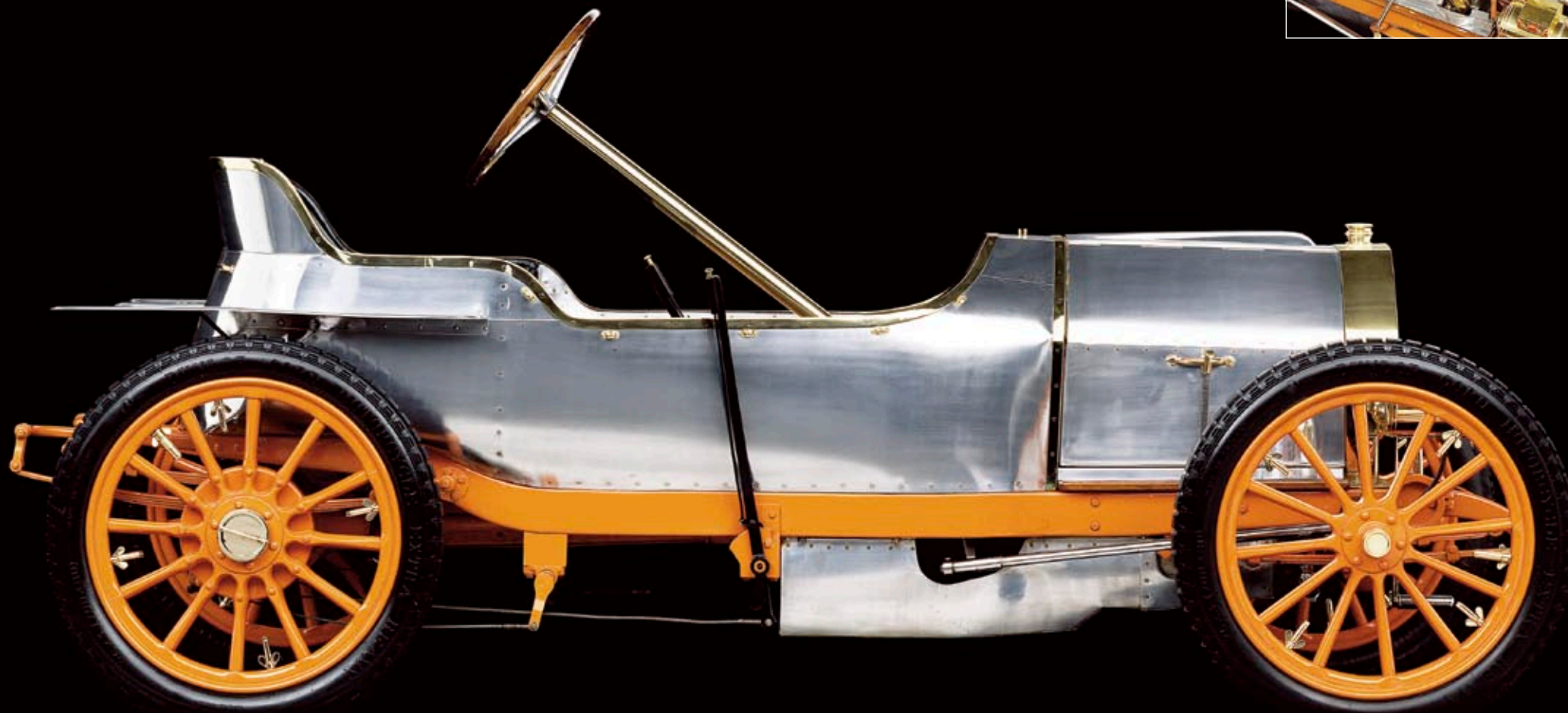


Опытный образец Type 10, с кузовом, напоминающим по форме ванну, Этторе Бугатти (Ettore Bugatti) построил между 1908 и 1909 годами в подвале своей виллы в Кёльне. (Рассказывают, что ему даже пришлось разобрать готовую машину, чтобы извлечь

её из подвала.) Конструктор называл свой небольшой гоночный автомобиль с четырёхцилиндровым двигателем объёмом 1,2 литра «petit pur-sang» — «маленький чистокровный скакун». Хотя на Type 10 нет клейма Bugatti, все эксперты признают эту машину первой самостоятельной работой француза итальянского происхождения.

В судьбе прототипа есть и романтические эпизоды с послевоенными кражами и прозябанием на свалке, и недавнее включение в известную автомобильную коллекцию. Сегодня этот прауродитель легендарных гоночных Bugatti считается уникальным коллекционным образцом и бесценным предметом автомобильной истории.

Первый Bugatti



1919

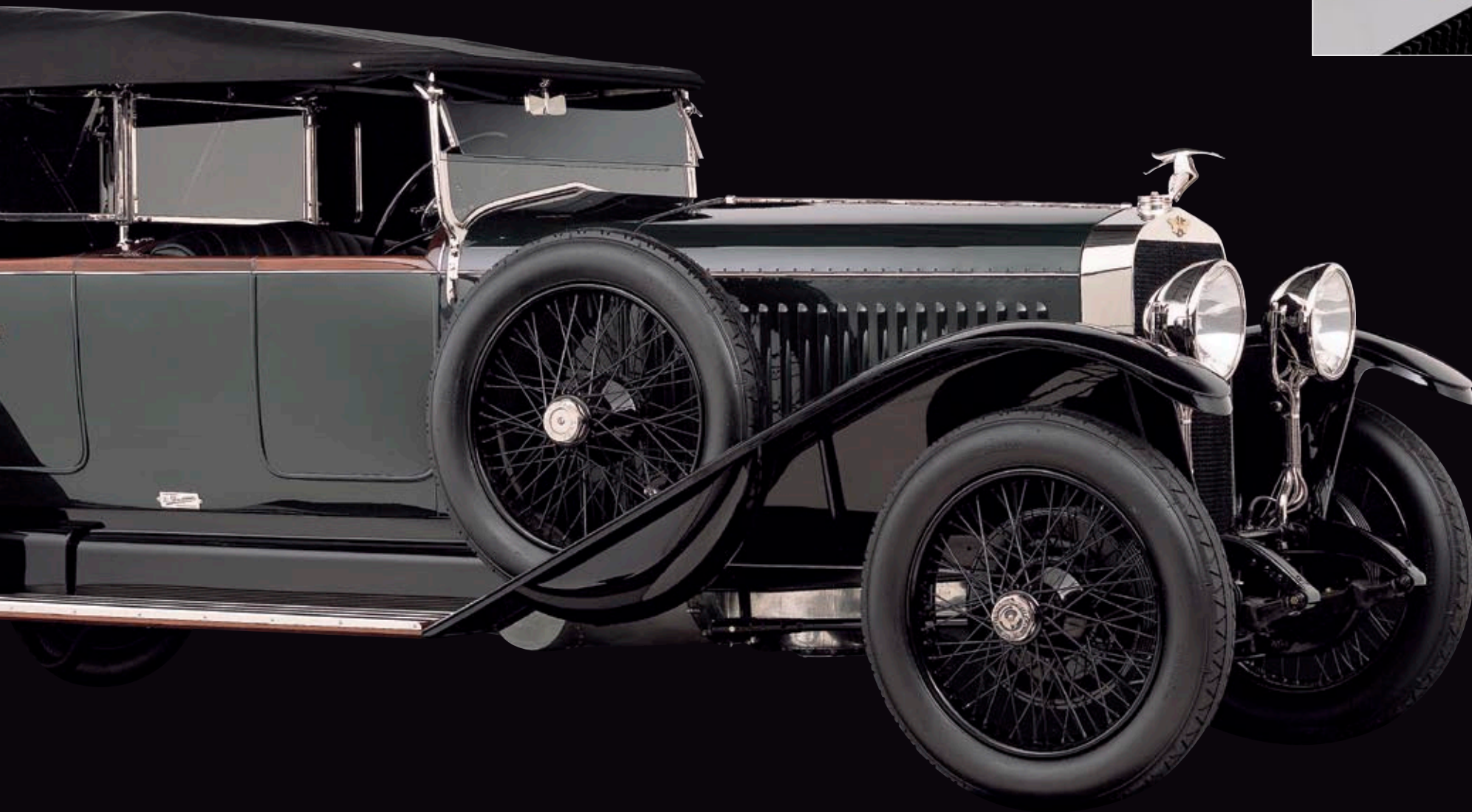
Hispano-Suiza H6 Duvivier Torpedo

Король Испании Альфонсо XIII обожал Hispano-Suiza. Монархом он стал считаться сразу после рождения, в 1886 году, а закончилось его правление в 1931 году, когда ему пришлось отправиться в ссылку. Свой первый автомобиль этой марки, построенный французами по швейцарскому проекту на испанские деньги, он приобрёл ещё подростком. В общей сложности Альфонсо купил их почти 30 штук, в том числе и представленный на фото экземпляр—первый Hispano-Suiza H6, поступивший в открытую про-

дажу. Автомобиль был выставлен на Парижском автосалоне 1919 года. Он был «одет» в кузов от Duvivier и разогнался до 85 миль в час благодаря 6-цилиндровому рядному авиационному двигателю объёмом 6,5 литра. Верхний кулачковый и коленчатый валы двигателя были сделаны из стальной болванки весом 770 фунтов. Тормозная система на четыре колеса—позднее позаимствованная Rolls-Royce—эффективно останавливала тяжёлый автомобиль. После реставрации бывший любимец Альфонсо завоевал в 2004 году Кубок Алека Ульмана на Pebble Beach Concours d'Elegance.



Монаршья марка



1921

«Альфа Ромео» Модель G1

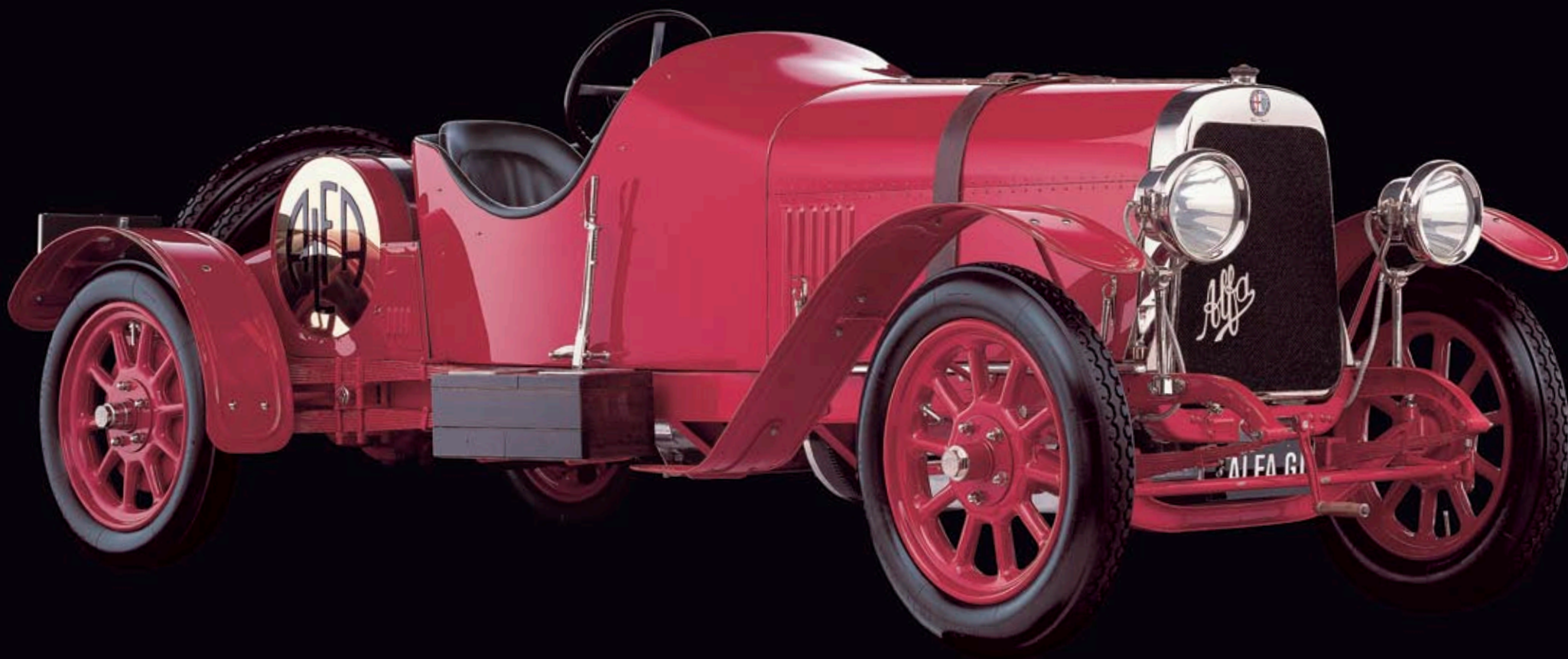
Модель G1, первая шестицилиндровая машина семейства «Альфа Ромео», прекрасно вела себя как на гоночных трассах— она была первой в своей категории в тренировочном заезде 1921 года в Коппа дель Кардо, так и на сельских дорогах. Из 52 моделей, изготовленных Alfa Romeo, в единственном экземпляре сохранился автомобиль с кузовом 6018, который представлен на фотографии. Автомобиль был собран на заводе Alfa Romeo в Ломбардии, в Италии.



Оттуда он был экспортирован в Австралию, и там был куплен неким предпринимателем за 850 фунтов. Вскоре владелец обанкротился, а чтобы машина не попала в руки кредиторов, он спрятал её в сарае на пустыре в малонаселённом районе.

Спустя 3 года предприниматель умер, и машина оставалась в убежище в течение более чем 20 лет, пока её случайно не обнаружили овцеводы в 1947 году. Они нещадно эксплуатировали автомобиль на своей ферме, пока в результате столкновения с деревом машина не оказалась полностью выведенной из строя. Затем фермеры приспособили шестицилиндровый двигатель мощностью 70 лошадиных сил и крутящим моментом 217 футо-фунтов для привода водяного насоса. В 1964 году, хорошо потрудившись, машина была отправлена на заслуженный отдых, и впоследствии дважды отреставрирована.

Гоночный автомобиль с ковбойским характером



1925 Rolls-Royce Phantom I 94MC

Британцы никогда особо не увлекались высоким декадентским стилем. И нет ничего удивительного в том, что в 1920—30-х годах владельцы Rolls-Royce редко заказывали изменённый дизайн кузова своих Phantom. Поэтому тот, кто хоть раз видел Rolls-Royce Phantom I с номером шасси 94MC, испытывал как минимум удивление. Скошенная решётка радиатора, двойные люки, круглые двери, большой стабилизатор—эта машина, получившая название «Роллс с круглыми

дверцами», до сих пор вызывает либо гнев, либо восторг поклонников марки.

У 94MC сложное и не до конца ясное прошлое. Первым её владельцем в 1925 году стала некто миссис Хью Диллман. Тогда эта машина представляла собой кабриолет. Хотя покупательница была американкой, машина, похоже, оставалась в Британии. Следующий счастливый обладатель заказал у Jonckheere новый кузов, и кабриолет превратился в аэродинамическое купе. Rolls с круглыми дверцами привлёк внимание специалистов,



и считается, что в 1936 году именно он получил почётный приз на конкурсе элегантности в Каннах. Затем хозяева сменяли друг друга (кстати, каждый считал своим долгом перекрасить автомобиль) до тех пор, пока в 2001 году Rolls-Royce не был приобретён Музеем автомобилей Petersen в Лос-Анджелесе.

Скандал в благородном семействе





В этом автомобиле форма явно выше функциональности. Хотя роскошный интерьер удобен для водителя и пассажира, сидящего рядом, но тем, кто находится сзади, не хватает места над головой. Более того, из-за малого клиренса и длинного заднего свеса, нужно соблюдать осторожность, приближаясь к уклону. Но как объекту культа этой машине трудно что-либо противопоставить. Даже несмотря на её устаревшее оборудование—более старое, чем можно подумать, глядя на её корпус. Водителю приходится дважды нажимать на сцепление, переключая передачи, прикладывать огромные усилия при рулении, а также помнить об огромном тормозном пути.

Автомобиль показали в 2005 году на конкурсе элегантности в Пebbл-Бич, где он собрал настолько плотную толпу, что было трудно его рассмотреть. Данный факт убедительно подтверждает точку зрения Robb Report, выступающего за творческую персонализацию автомобилей. Через несколько десятилетий стандартный Rolls-Royce Phantom или Bentley Arnage вряд ли вызовут большой восторг. Однако уникальная машина, за которой хорошо следили, может стать сенсацией. Увы, на Rolls-Royce сейчас не делают корпусных деталей на заказ, однако в подразделении Mulliner Bentley исполнят любой каприз заказчика. Единственное ограничение—требования безопасности.



Rolls-Royce Phantom I 94MC



1935

Mercedes-Benz 500к Special Roadster

Мercedes-Benz 500к считался одним из лучших автомобилей 30-х годов. Его 5-литровый 8-цилиндровый рядный двигатель выдавал при включённом нагнетателе 160 л.с. и по хорошей дороге разгонял машину до 100 миль в час. («к» в маркировке означает «компрессор»).

Однако из-за «лишнего веса» (почти 2250 кг) автомобилю требовалось целых 16 секунд, чтобы разогнаться до 60 миль в час. По тем временам



500к был оснащён целым рядом технических новинок, в том числе 4-скоростной трансмиссией и гидроусилителем тормозов. Кузовное ателье Sindelfingen выпускало для него девять вариантов «костюма». На фото представлен один из 29 экземпляров Special Roadsters, постро-

енных по проекту Hermann Ahrens. Выдающимся элементом дизайна этого автомобиля стали широкие крылья—один из самых изящных примеров использования листового металла в кузовостроении. Неудивительно, что на современных аукционах Special Roadster продаются за миллионы долларов.



Автомобиль с большой «К»



1956

Mercedes-Benz 300SC, кабриолет



300S дебютировал в 1951 году как более спортивный вариант седана Mercedes-Benz 300 с укороченной колёсной базой. Его «одевали» в кузова трёх типов: купе, кабриолет и родстер. В 1955 году производитель удлинил название автомобиля

до 300SC, обозначив таким образом переход от карбюраторов к-инжекторным двигателям. Это изменение повысило мощность трёхлитрового шестицилиндрового рядного двигателя до 175 л.с., что позволило разгонять 300SC чуть быстрее 100 миль в час.

По тем временам автомобиль стоил безумных денег—\$14.000. Среди звёздных владельцев 300SC числились Кларк Гейбл, Гари Купер и Ага Хан. Всего было построено 200 экземпляров этой модели, из них лишь 49—кабриолетов.

Как настоящее бургундское...

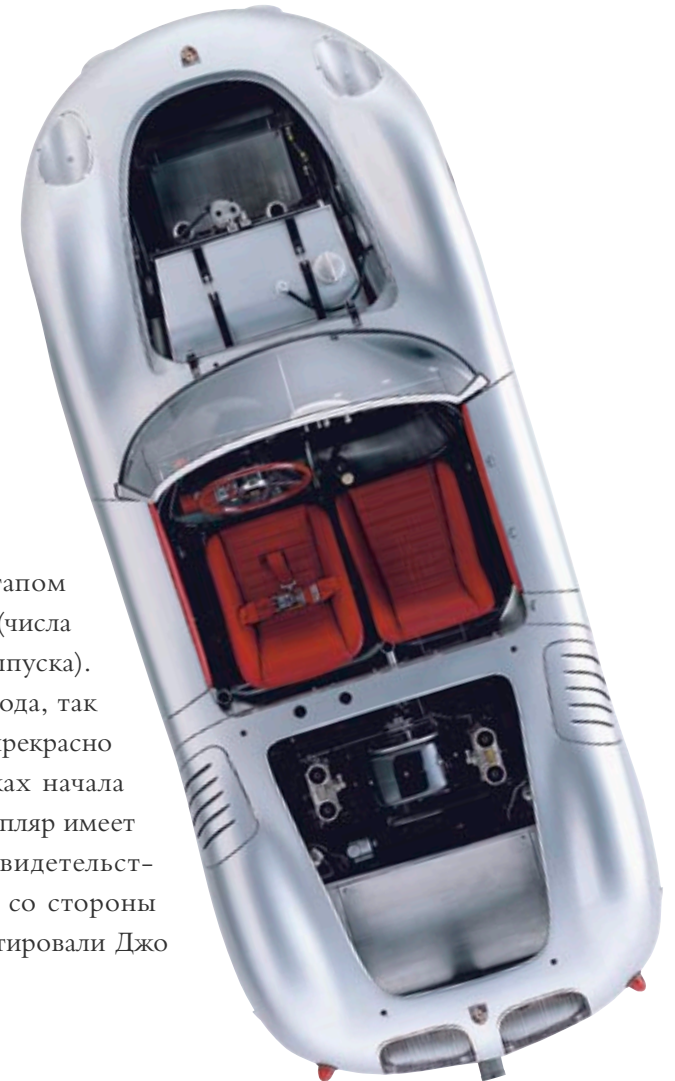


1960

Porsche RS60

Автомобили Porsche с появлением великолепных моделей 550 и 550A стали признанными королями автоспорта в середине 50-х. Компания решила закрепить успех, выпустив модель RSK, гоночный автомобиль весом 454 кг, на котором изначально устанавливался 1,5-литровый двигатель с горизонтально расположенными цилиндрами мощностью 142 л.с. (Позже его сменил мотор объёмом 1,6 л и мощностью 165 л.с.) Эти легковесные машины также приобрели печальную славу вне мира автогонок, когда за рулём одной из них разбился

актёр Джеймс Дин. Следующим этапом эволюции RSK стали RS60 и RS61 (числа в наименовании обозначают год выпуска). Благодаря усилиям как самого завода, так и частных команд эти автомобили прекрасно показали себя на важнейших гонках начала 60-х. Представленный на фото экземпляр имеет славное боевое прошлое, о чём свидетельствует маркировка на крыле и двери со стороны водителя. В 1960-м и 61-м его пилотировали Джо



Серебряная стрела

	1960 Bonnier; Hill	Le Mans
	1961 Barth; Hermann	Sebring
	1961 Moss; Hill	Targa Florio
	1961 Barth; Hermann	Nürburgring
	1961 Holbert	Nassau
	1982 Jürgen Barth	Laguna Seca





Porsche RS60

Боннир, Стерлинг Мосс, Грэхэм Хилл и Эдгар Барт на таких трассах, как Ле-Ман, Тарга Флорио и Нюрбургринг.

Обводы этой машины с центральным расположением двигателя, традиционные именно для Porsche, возвращают нас в ту эпоху, когда дизайн автомобилей для обычных улиц мало чем отличался от дизайна их гоночных собратьев. В общей сложности было выпущено всего 35 экземпляров Porsche RS60. И сегодня, по нашим прогнозам, коллекционеры готовы выложить за любой из них от \$500 000 до \$700 000.



AD

1969 Bizzarrini Manta Giugiaro GT Coupe

К Туринскому салону 1968 года Джорджетто Джуджаро просто обязан был сделать идеальный автомобиль. Хотя за годы работы в Bertone и Ghia дизайнер уже успел приложить руку к BMW 3200 cs, De Tomaso Mangusta и Maserati Ghibli, выставка в Турине должна была стать началом его сольной карьеры и дебютом фирмы Italdesign. Созданный им шедевр под названием Manta—удивительный клинообразный корпус которого был первым свидетельством склонности новой фирмы к резким очертаниям—вызвал восхищение публики, однако

для подлинного успеха революционной оболочке не хватало подходящего шасси.

Бывший инженер Ferrari Джотто Бизарини, за несколько лет до того затеявший скандал, который переполошил автомобильный мир, предоставил Джуджаро то, что не хватало гениальному корпусу Manta. К Le Mans-66 Бизарини построил четыре автомобиля
P538 со

средним расположением двигателя. Шасси номер 003 с двигателем Chevrolet участвовало в 24 Hours of Le Mans (хотя и не получило наград), однако изменения в правилах, принятые вскоре после гонки, практически исключили его из дальнейших



Туринское чудо





соревнований. Снабдив его кузовом «берлингетта» (и не сумев его продать), Бизарини узнал о том, что Джуджаро ищет подходящее шасси. Конструктор предложил ему в качестве платформы для кузова Italdesign, и через год 1969 Bizzarrini Manta Giugiaro GT Coupe получила высочайшие оценки на Туринском автосалоне.

В дальнейшем форма Manta оказала влияние на дизайн других творений Italdesign, в частности 1976 Lotus Esprit. Родственная связь с купе от Джуджаро прослеживается и в облике тупоносого 1981 DeLorean DMC-12. К тому же, Manta повлияла не только на автомобили Джуджаро — вспомним хотя бы Aston Martin Lagonda Уильяма Таунеса.

В конечном итоге Джуджаро надоели первоначальные цвета Manta — бирюзовый с оранжевыми воздухозаборниками — и он перекрасил автомобиль в серебристый цвет, который не менялся на

протяжении трёх десятилетий. Во время полной реставрации новые владельцы раритета вернули ему «туринскую» гамму, которая помогла автомобилю получить первый приз в своём классе на Pebble Beach Concours d'Elegance этого года.



Bizzarrini Manta Giugiaro GT Coupe

