

Издание подготовлено  
при поддержке  
Министерства образования  
и науки Российской Федерации  
в рамках Программы  
стратегического развития  
МГХПА им. С.Г. Строганова  
в 2012–2015 гг.



**московская  
государственная  
художественно-  
промышленная  
академия  
им. с.г. строганова**

УДК 72.012  
(Ит):073+747.012+7.012  
ББК 30.18 (Ит) Р

Р 64

Печатается по решению Научно-методического совета  
МГХПА им. С.Г. Строганова

Редколлегия:

Курасов С.В., Лаврентьев А.Н., Зива В.Ф.,  
Соловьев Н.К., Ганцева Н.Н., Кошаев В.Б.,  
Гаврилин К.Н., Зиновеева М.М., Трощинская А.В.

Дизайн серии: Родин М.Н.

Издание подготовлено при поддержке  
Министерства образования и науки Российской Феде-  
рации в рамках Программы стратегического развития  
МГХПА имени С.Г. Строганова в 2012–2015 гг.

**ISBN 978-5-87627-071-9**

Розанов Никита Евгеньевич

**Итальянская школа автомобильного дизайна**

Итальянская школа автомобильного дизайна – одна из наиболее влиятельных и широко известных в мире. Книга посвящена истории ее становления, легендарным автомобилям Alfa Romeo, Fiat, Lancia, Lamborghini и Ferrari, а также ключевым фигурам, причастным к их созданию, среди которых Джованни и Нуччо Бертоне, Джачинто Гиа, Баттиста Фарина, Джованни Микелотти, Серджио Пининфарина, Джорджетто Джуджаро, Марчелло Гандини, Вальтер Мария де' Сильва. Материалом для книги послужили не только изыскания автора в области автомобильной техники и мирового дизайна, но и личные встречи со многими современными итальянскими дизайнерами, работающими в этой области.

В книге использованы рисунки автора и Дмитрия Бурцева, а также фотографии Александра Садовникова, Дмитрия Бурцева, Александра Давидюка и Лидии Свердловской.

© МГХПА им. С.Г. Строганова, 2014

© Розанов Н.Е., текст, 2014

© Розанов Н.Е., Розанова Л.Г., рисунки, фото, 2014

© Коноплев А.А., Лаврентьева Е.А., дизайн, 2014

РОЗАНОВ Н.Е.

---

**ИТАЛЬЯНСКАЯ ШКОЛА  
АВТОМОБИЛЬНОГО  
ДИЗАЙНА**

Автор выражает благодарность переводчице Ирине Кудрявцевой, обаяние и превосходное знание итальянского языка которой позволило погрузиться во все тонкости и нюансы речи моих собеседников и героев интервью.

Я благодарен синьору Донати, восхитительному знатоку мира итальянского автомобильного дизайна. Именно благодаря Андреа состоялись многие пьемонтские встречи. Моя глубокая благодарность истинному итальянцу Альберто Страццари, душевная теплота и открытость которого помогли узнать подлинную Италию.

Я также признателен замечательному художнику Дмитрию Бурцеву, через фотообъектив которого читатели могут видеть эту сказочную страну несколько иначе.

Особая признательность главному редактору журнала «Автомобили» Александру Кобенко, благодаря участию которого смогли состояться многие поездки в Италию и увидели свет мои первые публикации.

Спасибо большое всем!

|                   |            |                                       |            |   |
|-------------------|------------|---------------------------------------|------------|---|
| <b>ОГЛАВЛЕНИЕ</b> | <b>6</b>   | Аннотация                             | <b>187</b> | Леарко Малагути   |
|                   | <b>7</b>   | К читателю                            | <b>191</b> | Романо Артиоли  |
|                   | <b>9</b>   | ВВЕДЕНИЕ                              | <b>195</b> | ЗАКЛЮЧЕНИЕ  |
|                   | <b>10</b>  | Пролог                                | <b>196</b> | Второе пришествие   |
|                   | <b>14</b>  | Корни                                 |            |   |
|                   | <b>25</b>  | <b>ГЛАВА I. ЛЮДИ</b>                  | <b>201</b> | P.S.  |
|                   | <b>26</b>  | Джованни и Нуччо Бертоне              | <b>202</b> | Своими глазами  |
|                   | <b>37</b>  | Джачинто Гиа                          | <b>205</b> | ПРИЛОЖЕНИЯ  |
|                   | <b>42</b>  | Ciao, Ghia!                           | <b>206</b> | Итальянские кузовщики и автомобильные дизайнеры. 1886–2006 гг.          |
|                   | <b>46</b>  | Баттиста Фарина                       | <b>213</b> | Итальянские автомобильные кузовные ателье и дизайн-фирмы. 1886–2006 гг. |
|                   | <b>52</b>  | Серджио Пининфарина                   | <b>219</b> | Библиография  |
|                   | <b>58</b>  | Джованни Микелотти                    |            |   |
|                   | <b>62</b>  | Джорджетто Джуджаро                   |            |   |
|                   | <b>74</b>  | Марчелло Гандини                      |            |   |
|                   | <b>84</b>  | Вальтер Мария де' Сильва              |            |   |
|                   | <b>92</b>  | Луиджи Карчерано                      |            |   |
|                   | <b>97</b>  | <b>ГЛАВА II. АВТОМОБИЛИ</b>           |            |   |
|                   | <b>98</b>  | Lancia Lambda                         |            |   |
|                   | <b>101</b> | Lamborghini Countach                  |            |   |
|                   | <b>104</b> | Fiat Ecobasic                         |            |   |
|                   | <b>107</b> | Pininfarina Nido                      |            |   |
|                   | <b>110</b> | Pininfarina Birdcage 75 <sup>th</sup> |            |   |
|                   | <b>114</b> | Ferrari Enzo                          |            |   |
|                   | <b>118</b> | Edonis                                |            |   |
|                   | <b>126</b> | Lamborghini Murcielago                |            |   |
|                   | <b>128</b> | Fiat Panda II                         |            |   |
|                   | <b>131</b> | Fiat Trepiano, Lancia Fulvia Concept  |            |   |
|                   | <b>134</b> | ItalDesign Nessie & Bertone Villa     |            |   |
|                   | <b>138</b> | Alfa Romeo 8C Competizione            |            |   |
|                   | <b>141</b> | <b>ГЛАВА III. МЕСТА</b>               |            |   |
|                   | <b>142</b> | Маранелло                             |            |   |
|                   | <b>147</b> | Модена                                |            |   |
|                   | <b>155</b> | Сан Чезарио                           |            |   |
|                   | <b>161</b> | <b>ГЛАВА IV. РАЗГОВОРЫ</b>            |            |   |
|                   | <b>162</b> | Марчелло Гандини                      |            |   |
|                   | <b>166</b> | Марк Дешамп                           |            |   |
|                   | <b>170</b> | Альберто Страццари                    |            |   |
|                   | <b>174</b> | Пьер Тербланш                         |            |   |
|                   | <b>179</b> | Андреа Дзагато                        |            |   |
|                   | <b>183</b> | Мауро Форгьери                        |            |   |

### **АННОТАЦИЯ**

Эта книга – результат поездок на родину классического автомобильного дизайна, в Италию. Необходимо отметить, что формальное отношение к теме автодизайна имеет лишь сравнительно небольшая, верхняя часть апеннинского «сапога» с областями Эмилия-Романья и Пьемонт, где традиционно расположены основные автомобильные заводы, кузовные ателье и дизайн-студии. Но даже в таком относительно компактном виде увидеть все сложно. Автомобильная Италия открывается посторонним с неохотой, присущей занятому делом человеку, вынужденному отвлекаться от привычного ритма ежедневной работы ради праздного заданных вопросов. Но тем ценнее были полученные ответы.

Кузовщик, дизайнер, конструктор болидов F1 – разговоры с ними побуждали задуматься о происхождении некоего феномена итальянского автомобильного дизайна, в котором главную роль играют люди. Они потомки тех, кто создал Пьемонт, Модену, марку Ferrari и мировые бренды Bertone и Pininfarina. Часть материала уникальна. Например, разговор с дизайнером Марчелло Гандини – автором таких автошедевров, как Lamborghini Countach и Lancia Stratos. Маэстро впервые принял журналиста из России у себя в доме, фундамент которого датирован X веком...

В Модене удалось отыскать место, где можно было увидеть совсем уж сюрреалистическую картину: в начале XXI века вручную по технологиям изготовления рыцарских лат – это XII–XV века – здесь выколачивают аутентичные кузова для коллекционных Ferrari 1950-х годов, а в Сан Чезарио удалось воочию убедиться, что к изготовленному синьором Горацио Пагани суперкару Zonda действительно прилагается обувь для водителя стоимостью 2000 евро. Таким образом автору удалось заглянуть в «кухню» итальянского автомобильного дизайна как бы через служебный вход.

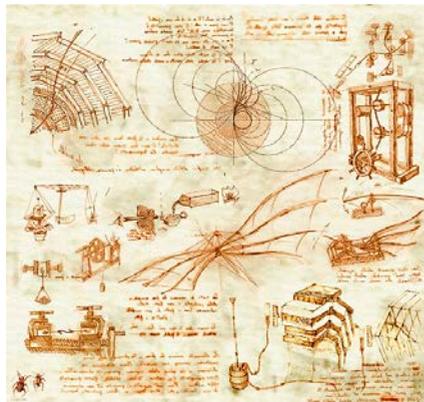
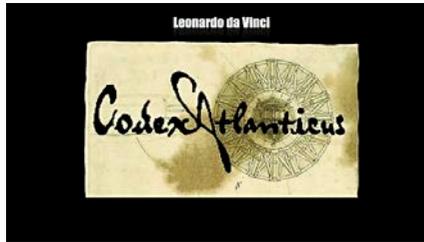
## К ЧИТАТЕЛЮ

Вот уже более века, как над итальянским автомобильным дизайном парит аура исключительности и феномена. Долгое время такое положение выглядело вполне органично и естественно. Сформировались даже специальные термины, которыми оперировал феномен, «linea italiana», «linea pulita», «italian look» и пр. Это подразумевало особый инструментарий и уникальную методику работы итальянских кузовщиков. Действительно, вплоть до XXI века в отличие от многих своих зарубежных коллег туринские мастера («карроцциери») в работе над автомобильной формой практически не использовали пластилин. Да и вообще, масштабированными уменьшениями оригинала не проверялись. Это средство было для итальянцев чем-то лишним. Мастера Пьемонта видели будущую форму, что называется, взглядом невооруженным в пространстве обычной физической реальности. Итальянцы видели стиль и форму в компоновке агрегатов и пропорциях автомобильного шасси, на котором из толстой проволоки имитировались функциональные объемы будущего кузова и его поверхность. Что там шасси, форму видели даже в заготовках, например, в обычном и первозданно плоском листе металла, из которого предстояло выколотить кузовные детали: придумать и добавить объема и тем самым нарушить метод Микеланджело, согласно которому «от глыбы мрамора следовало отсечь лишнее», кузовщики же, чеканя и вытягивая рельеф, «лишнее» к плоскости листа добавляли, а затем, соединив все части в единую форму и поверхность автомобильного кузова, практически всегда получали неизменно качественный результат. Но в конце XX века дизайн-процесс становится более демократичным и доступным другим странам и культурам. Например, Востоку, которому традиции конных экипажей, сложившиеся более ста лет назад, а также действующая и поныне морфология автомобильной архитектуры не свойственны. В результате со второй половины XX века итальянский автомобильный дизайн имел все шансы перейти в ранг региональной особенности центральной части Апеннинского полуострова и потерять главную свою особенность – мировую практику.





## **ВВЕДЕНИЕ**



1–2. Codice Atlantico, Леонардо да Винчи

## ПРОЛОГ

Эпитетов и даже стереотипов у этой сказочной страны существует множество. Италия – колыбель современной европейской культуры, ее «корень», в Италии самые красивые автомобили... Все так, однако выступающая из Южной Европы часть суши здорово напоминает морской причал. И неважно, идет ли речь о портовых городах Генуе и Ливорно или абсолютно сухопутных Милане и Болонье. Италия всегда играла роль своеобразного причала для мировой цивилизации, именно отсюда веками в странствия по свету отправлялись товары, люди, их мысли и идеи. Генуэзец Колумб, венецианские купцы, стекло Мурано и бурганское кружево, идеи и замыслы архитекторов-строителей Московского Кремля, такие всемирно значимые изобретения, как аккумуляторная батарея Алессандро Вольта или механические этюды великого Леонардо да Винчи, который за три века до практического применения предвидел принципиальное устройство летающих, плавающих и самокатных аппаратов...

Италия делилась с миром своими изобретениями не всегда сразу, но всегда красиво и очень эмоционально. Стоит взглянуть хотя бы на страницы леонардовского трактата «Codice Atlantico» (1503–1504 гг.) [рис. 1–2], каждый лист которого по виду – композиционно и эстетически законченный предмет изобразительного искусства. По сути, это просто выполненные от руки чертежи или даже эскизы [рис. 1–2]. От руки – очень важное условие для понимания Италии, феномена ее культуры и автомобильного дизайна в частности. Но так было: в разговоре с дизайнером Марчелло Гандини прозвучало грустное признание в ощущении себя последним автомобильным дизайнером, пользующимся карандашом, а не цифровыми технологиями. Действительно, через итальянские автомобили открывается совершенно особый и даже парадоксальный



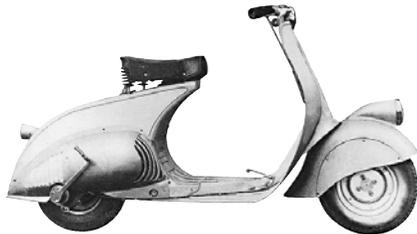
3.      Welleys (FIAT 3 1–2 HP)
4.      Эмблема фирмы Ceirano
5.      Заводская табличка продукции Fiat. Начало XX в.

для современного человека мир. Известен факт, что у многих моделей Alfa Romeo 30-х годов передние крылья колес левой и правой стороны (в принципе симметричные детали) могли отличаться друг от друга на целых пять сантиметров... Удивительно, но автомобиль от этого не казался ни кособоким, ни кривым и оттого менее прекрасным и непосвященным зрителям, восхищающихся пластикой ярко-красного спортивного автомобиля берлинетты, измерять и сравнивать длину крыльев в голову не приходило.

С той поры как во II–I веках до нашей эры на Апеннинском полуострове обосновались племена италиков, его центральная и северная части сильно обжились. К XIII веку на этой территории располагалось как великое множество крохотных государствообразующих городов: Сан-Марино, Имола, Модена или Феррара, так и достаточно значительные территории, сравнимые с целыми государствами, Савойское графство (Турин) или владения Скалигеров (Верона) и Висконти (Милан). Однако пройдет еще 700 лет и десяток войн и только к концу XIX века вся пестрота этого «лоскутного одеяла» сложится в единое государство – Итальянскую Республику. Сегодня ее территория в 301,2 тыс. км<sup>2</sup> протянулась с юга на север, от острова Сицилия до отрогов Альп, которые отделяют Италию от Франции, Швейцарии и Австрии.

В 1891 году Аристид Фаччиоли запатентовал конструкцию двигателя внутреннего сгорания для самоходных транспортных средств. Его работы привлекли внимание Джованни Баттисты Чейрано, решившего в 1898 году основать фирму для производства автомобилей. На пост технического директора он нанимает синьора Фаччиоли, под руководством которого в 1899 году был создан небольшой открытый автомобиль Welleys [рис. 3], напоминавший колясочку с горизонтальным 2-цилиндровым двигателем объемом 663 см<sup>3</sup>. В июле 1899 года вся техническая документация, производственное оборудование и персонал фирмы Ceirano [рис. 4] перекупила только что созданная компания Fiat [рис. 5], а разработанный Фаччиоли автомобиль стал прототипом первого итальянского автомобиля.

Именно в этом регионе на рубеже XIX и XX веков капиталы аграрного севера позволили сформировать экономическую основу итальянской промышленности, которая вместе с культурным наследием страны породила необычайный мировой феномен – итальянский автомобильный дизайн.



6.          Винченцо Ланча
7.          Alfa Romeo 8C 2900 Mille Miglia. 1938 г.
8.          Мотороллер Vespa MP-6. 1946 г.

Внешне может показаться, что средства его образительного языка дошли до наших дней в мало измененном виде и по-прежнему заключены в парадоксальном сплаве чувственности рукотворной вещи, выполненной

ремесленником, и логике современного промышленного продукта. В результате потребитель получает настолько эстетически совершенный продукт, что он остается таковым на протяжении всего срока службы, а то и дольше, пополняя коллекции музеев современного искусства и дизайна. К своей автомобилизации Италия продвигалась последовательно и очень логично: от изобретательского периода конца 70-х годов XIX века, когда Джузеппе Марниготти да Мартиненго получил патент на газовый двигатель, и первого автомобиля Джованни Баттисты Чейрано, который проложил путь к современному техническому совершенству современных Fiat и Ferrari.

Вместе с фирмой Ceirano Fiat получил и инженера Фаччиоли, однако в первые годы явно проявившаяся ориентация компании на массовое производство автомобилей начала расходиться с его интересами. В 1901 году, уступив свое место в руководящем совете инженеру Энрико, Фаччиоли покинул Fiat и в 1902 году основал собственную фирму по производству автомобильных и судовых двигателей A. Faccioli & Co, которая в 1905 году начала производить автобусы и три модели автомобилей: 12, 16 и 24HP. Затем фирма получила название «Общество инженера Аристиды Фаччиоли» и ограничилась выпуском одноцилиндровой модели автомобиля 9HP и четырехцилиндровой 12HP.

Бурные события тех лет побудили активность других производителей, например, в 1906 году гонщик Винченцо Ланча [рис. 6] основал собственное производство автомобилей под маркой Lancia. Постепенно именно Милан стал столицей автомобилизации Италии, где в окрестностях города возникли такие фирмы, как Diatto, Itala, S.P.A. и другие. С первых же шагов стало ясно, что изготовление кузова – это один из сложнейших и затратных процессов в длинной цепочке постройки автомобиля. В этой связи за его производство берутся самые опытные и успешные

каретники областей Пьемонт и Эмилия-Романья. Именно они привнесли в автомобильный дизайн Италии ремесленные традиции работы с индивидуальным клиентом, это в свою очередь определило автомобильную моду и стиль вплоть до Первой мировой войны, когда в Европе уже утвердился промышленный дизайн и внешность автомобиля



9. Пишущая машинка Olivetti Lettera 22. 1950 г.

10. Cisitalia Pininfarina 202 Coupé

стали тиражировать тысячами. Однако эксклюзивные работы по-прежнему составляли значительную часть автомобилестроения в Италии. Сталь и аэродинамика определяли моду, и прогресс автомобильного кузовостроения накануне Второй мировой войны. Воплощенные кузовщиками Pininfarina, Touring, Zagato в стремительные обтекаемые формы автомобилей для гонок Mille Miglia [рис. 7] принципы их формообразования повлияли на стиль массовых автомобилей, который благодаря этому очистился от многих

деталей, атрибутов и конструкций, доставшихся автомобилю в наследство от конных экипажей. В это же время складывается и оттачивается чистота и звонкость «итальянской линии» («linea italiana»), очевиднее всего воплотившаяся и в дизайне скутера Vespa [рис. 8], и в форме пишущей машинки Olivetti [рис. 9], и спортивного купе Cisitalia Pininfarina [рис. 10].

Мировое признание «итальянской линии» привело к всплеску интереса к прогностическим моделям и концепциям стиля, которые во множестве стали появляться на европейских и американских автомобильных салонах тех лет. В результате крупнейшие автопроизводители все чаще обращались за помощью к итальянским кузовщикам из Турина. Именно аура этого города, отличающаяся врожденной склонностью к порядку, уравновешенности и рационализму, породила адекватный по своей природе дизайн. Туринцы даже утверждают, что у них существует некая *genius loci* – способность к дизайну на уровне ДНК. Поверить легко. Сегодня в объединение кузовщиков Gruppo Carrozzeri Италии входит около тридцати фирм с известными в мире именами. Эти фирмы дают экономике около 30 000 рабочих мест, а их услуги простираются на весь пакет работ, результатами которых пользуются современные мировые производители, стремящиеся к успеху на европейских и американских рынках, в Корее, Китае, Индии или Японии. Италия имеет на это полное право и возможности, подкрепленные историческими корнями понимания синтеза красоты и пользы своего особого состояния, которое давно сформировано в феномен итальянской культуры и итальянского автомобильного дизайна.



11.      Замок Castello del Valentino
12.      Carruca
13.      Эволюция товарного знака фирмы Fiat
14.      Джованни Фарина

## КОРНИ

Это было в середине 1960-х годов, во время Туринского автомобильного салона. Вице-президента американской фирмы General Motors по дизайну Билла Митчелла на пресс-конференции спросили, в чем, по его мнению, заключается секрет успеха итальянского автомобильного дизайна. Вопрос был задан корреспондентом TV на фоне замка Кастелло дель Валентино [рис. 11]. И Митчелл сначала показал рукой на замок, а затем сказал, что в этой стране иначе, чем создавать прекрасное во всем просто нельзя.

Любопытно, что на эмблемах многих известных итальянских кузовных ателье присутствует изображение монаршей короны. В этом видится и символ качества, и специфика, связанная с историей, когда страна состояла из десятков городов-государств. Единой Италия стала в конце XIX века, а спустя пятнадцать лет был изобретен автомобиль. В результате они почти ровесники. Однако, несмотря на то, что и единая Италия, и автомобиль проходили путь становления рука об руку, «итальянская линия» в мировом дизайне утвердилась достаточно поздно – лишь к концу 1950-х годов. Это не удивительно, ведь до Второй мировой войны ремесленное производство оставалось в стране самым популярным способом производства. Мелкие мастерские, разбросанные по центральной и северной ее части, производили мотоциклы, автомобили и даже самолеты.

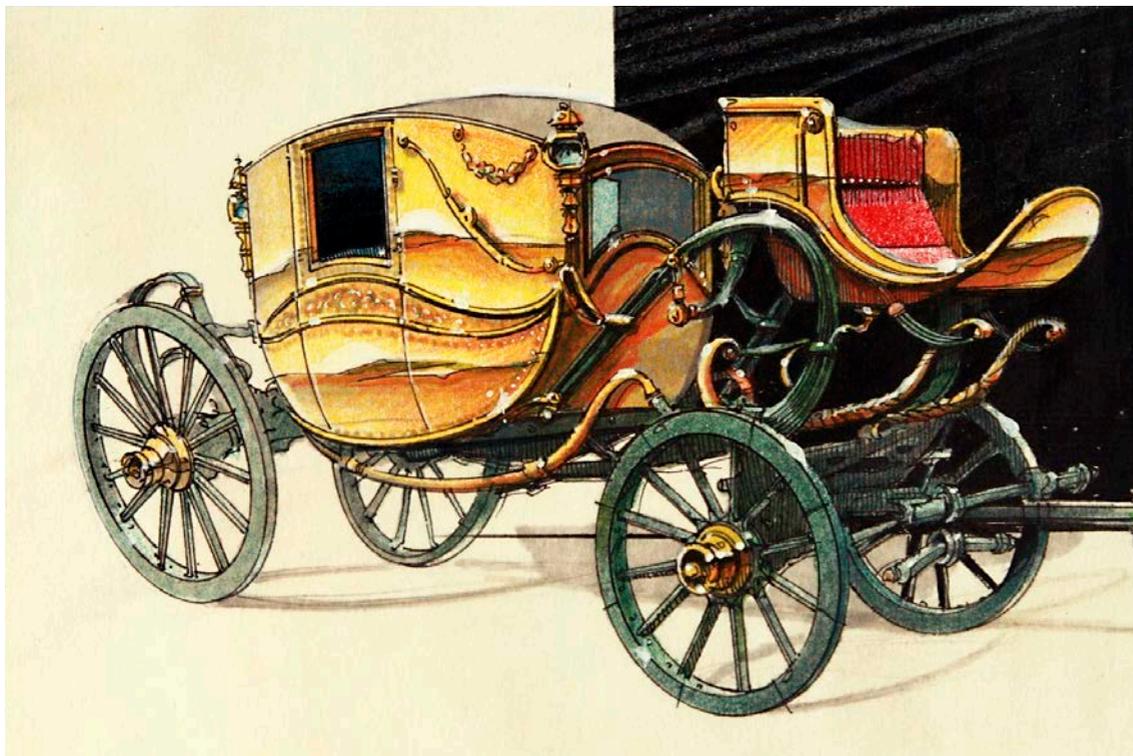
Известный исследователь автомобильной истории граф Карло Бискаретти ди Руффия, занимаясь этимологией итальянского слова «carrucola» (кузов), отыскал его корни в латинском термине «каррука» (carruca) [рис. 12]. Это дало ему основание утверждать, что первый конный экипаж с деревянным кузовом на четырехколесном ходу (это важно) появился именно в Италии, а не в Венгрии, как утверждали до этого историки. Об этом же свидетельствовали и документы



15. Джованни Анелли
16. Fiat Tipo Zero. 1912 г.
17. Lancia Aprilia. 1937 г.
18. Кузовная технология Superleggera

середины XVI века, сохранившиеся в городском архиве Вероны, и образцы ранних экипажей, представленных в экспозиции французского музея Клуни. Рассматривая первые итальянские экипажи, нетрудно заметить, что подлинное мастерство каретников из Милана и Турина раскрылось к XIX веку. Тогда же была создана первая гильдия кузовщиков, что свидетельствует об уровне их зрелости и профессионализме. В гильдию вошли такие ведущие мастера экипажного мастерства Италии, как Джованни Боскетти, Марчелло Алессиньо, Чезаре Сала, а также знаменитый ремесленник-виртуоз Джакомо Прельяско из Турина, который строил кареты для Савойской династии, а также для официальных выездов Марии Кристины Бурбонской.

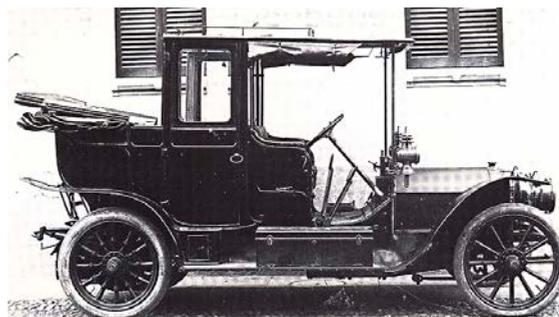
Так сложилось, что на заре мировой автомобилизации ярко блистали германская инженерная мысль, коммерческая сметка французов и деловая хватка пионеров автомобилизации Нового Света. Апеннинский полуостров словно выжидал, когда все встанет на свои места и, главное, востребует художественное осмысление накопленного опыта механиков и ремесленников, создавших техническую состоятельность автомобиля как нового средства индивидуальной мобильности человечества. Было ясно, что этот шаг требовал значительных капиталовложений, ибо предстояло создать совершенно новую и явно капиталоемкую сферу промышленного производства. Любопытно, что первые шаги по осмыслению сути автомобильной архитектуры и ее индивидуализации итальянцы предприняли в секторе только еще зарождающегося массового производства. В этой ситуации очень кстати сгодились деньги аграрного сектора, который в экономике Италии лидировал давно и традиционно. На эти средства и был создан концерн F.I.A.T. (Fabbrica Italiana Automobili Torino), первый освоивший массовое производство, которое дало стимул



19. Карета для официальных выездов. Использовалась Наполеоном во время визита в Милан. 1804 г.

Рис. Розанова Н.Е.

20. Fiat 24/40 с кузовом ландо-лет-лимузин Palombella от ателье Sala. 1906 г.



к распространению в Европе такого явления, как промышленный автомобильный дизайн.

Пионерами в этой области стали кузова для прототипа Fiat Welleyes, марок S.P.A. и Bianchi. Над ними работали первопроходцы итальянского автомобильного кузовостроения – Марчелло Алессіо (Marcello Alessio), Алессандро Ланца (Alessandro Lanza), Алессандро Локати (Alessandro Locati) из

Милана, Карло Кастанья (Carlo Castagna), Джеованни Беллони (Geovanni Belloni). Позже к ним присоединятся братья Маччи (Macci) из Варезе и братья Орланди (Orlandi) из Модены. Всех их следует считать отцами итальянского автомобильного дизайна, именно у них в период между двумя мировыми войнами учились будущие маэстро Джованни Фарина (Giovanni Farina) [рис. 14], ученик Алессіо и старший брат «Пинина»,

что домашнее прозвище, слитое с фамилией, через полвека должно было стать самым известным в мире автомобильного дизайна брендом Pininfarina. В это же время с автомобильным кузовостроением свои имена навсегда связывают Андерлони (Anderloni), Бертоне (Bertone), Борсани (Borsani), Бальбо (Balbo), Бьянки (Bianchi), Гаравини (Garavini), Ревелли (Revelli), Савио (Savio), Дзагато (Zagato).

Именно эти люди первыми поняли, что необходимо двигаться вперед от технологий и традиций кустарного экипажного производства к промышленному. Тот, кто этого

шага не сделал, вскоре не устоял, стремительно теряя заказы от индивидуальных заказчиков. Несомненным лидером этих прогрессивных процессов был Джованни Аньелли (Giovanni Agnelli) [рис. 15], который в 1912 году развернул серийное производство автомобилей под маркой Fiat. Он же одним из первых пришел к убеждению, что каждому автопроизводителю необходимо иметь свое лицо и стиль, разработка которого – обязанность специально обученных для этого работников, сочетающих в себе дар конструктора и художника. Первым результатом этой новой применительно к автомо-



21. Fiat Tipo Zero. Рисунок фирменной облицовки радиатора выполнен Баттиста Фарина (Пинин). 1912 г.  
22. Lancia Lambda конструкции Винченцо Ланча. 1922 г.

билу философии стала модель Fiat Tipo Zero 1912 года [рис. 16]. Облик этого автомобиля оригинальностью не отличался и был схож с моделями других фирм. В итоге марки путали, а это отражалось на бизнесе. В этой связи Аньелли и решил придать лицу своей продукции индивидуальность и характерность. Для начала он обязал своих мастеров разработать шесть разных вариантов рисунка декоративной решетки и формы корпуса

радиатора водяного охлаждения, который в те времена был основным элементом, который вольно и обильно декорировался и украшался [рис. 21].

Еще один вариант – седьмой – Аньелли заказал свободному художнику и кузовщику Джованни Фарине, который в конечном итоге

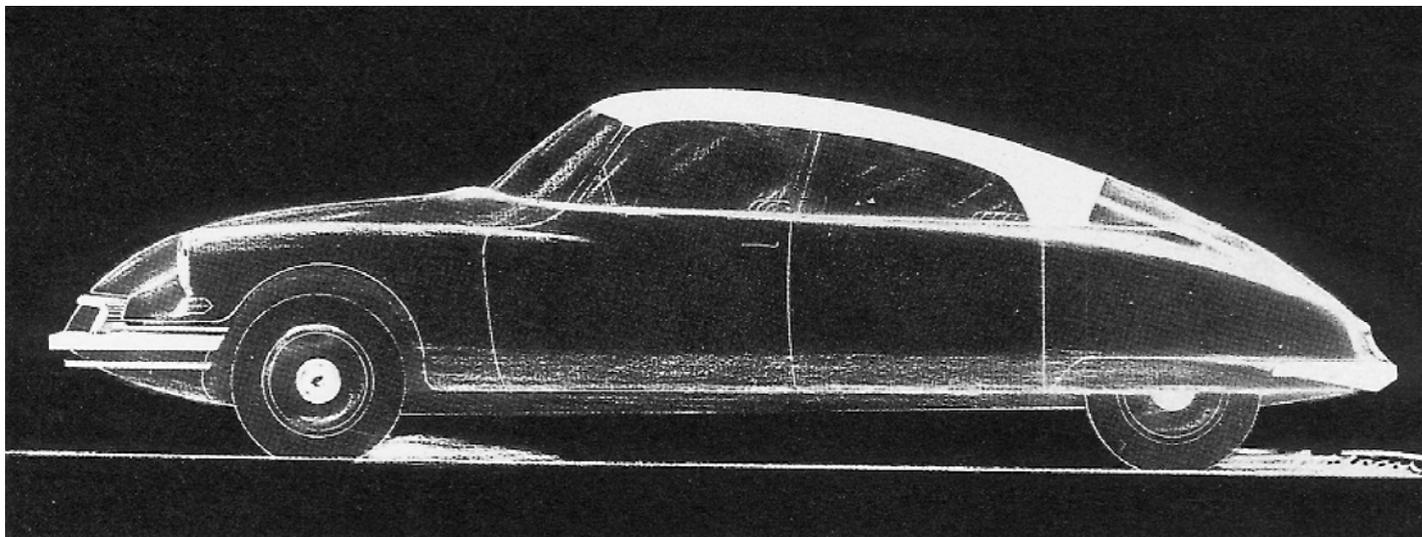
передал эту работу своему брату Баттисте, более известному под прозвищем Пинин. В результате нарисованную именно им облицовку и приняли к производству, естественно, не подозревая, что восемнадцатилетний низкорослый парень никто иной как будущий король итальянского автомобильного



23. Ferrari 166 с кузовом типа баркетта от ателье Tourig. 1950 г.

24. Lancia Aprilia с кузовом типа хардтоп-фастбэк, с безступенчатым силуэтом задней части и без центральной стойки. 1937 г.





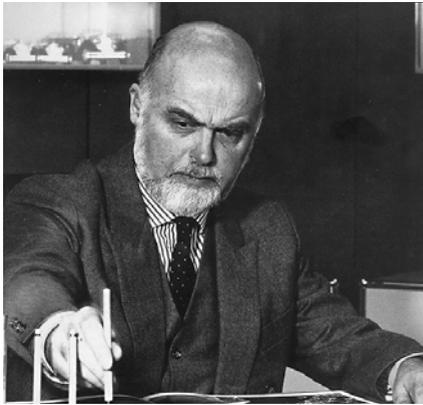
25. Футуристические формы французского автомобиля Citroen DS19 были созданы итальянским дизайнером Фламинио Бертони. Эскиз 1954 г.
26. Концепт В.А.Т. 7. Дизайн Ф.Скальёне для фирмы Bertone. 1954 г.



дизайна. Но до коронации было еще далеко, а пока Fiat и Alfa Romeo предпочитали заказывать кузова для своей серийной продукции у мастеров таких ателье, как Locati & Toretta, а позже у Zagato и Touring.

В 1922 году автомобильный мир потрясла дерзость новаторской конструкции цельно-стального несущего кузова модели Lancia Lambda [рис. 22], созданного Винченцо Ланчей. Этот автомобиль можно отнести

к классическим примерам раннего промышленного дизайна, когда форма, пластика и рисунок напрямую и почти зеркально отражали конструкцию и технологию, сохраняя при этом удивительную живую связь с художественной линией и эмоциональностью кузовной поверхности. Пятнадцать лет спустя Ланча создал не менее известную модель Argilia [рис. 17], чей дизайн подвел своеобразный итог всем предвоенным



**27.** Alfa Romeo 8C 2900 Mille Miglia. 1938 г.

**28.** Бруно Санко

**29.** DAF44 Michelotti. 1966 г.

**30.** Alfa Romeo Giulietta SS Scaglione. 1959 г.

**31.** Maserati 3500 Carrozzeria Touring. 1957 г.

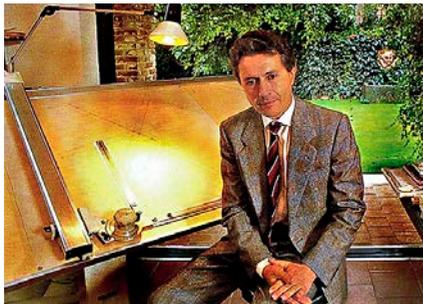
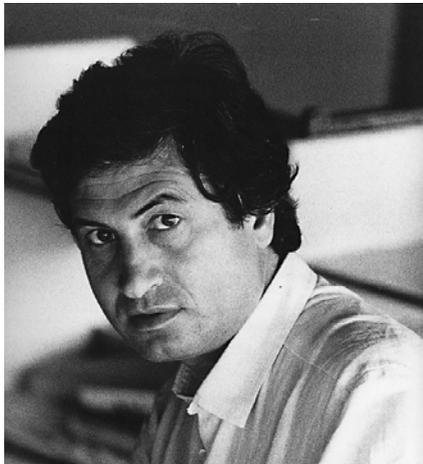
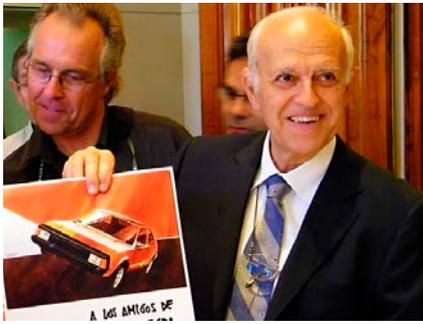
экспериментам в технологии, конструкции, а также аэродинамике.

Надо сказать, что помимо дизайнерского дара Винченцо Ланча обладал способностью находить и собирать вокруг себя талантливых людей. Например, с 1920-х годов он внимательно следил за работой братьев Джованни и Баттисты Фарины, совладельцев мастерской Stabilimenti Farina. В результате именно он подсказал идею Баттисте Фарине организовать собственное кузовное ателье и ссудил для этого денег. Так, в 1930 году возникла фирма Carozzeria Pinin Farina, ставшая впоследствии национальным брендом и достоянием Италии. Благодаря поддержке Ланчи всегда находилась работа и для другого мастера-кузовщика – Джованни Бертоне, которого он высоко ценил и всячески ему помогал.

Трамплином для многих итальянских кузовостроителей стал горячо любимый на Апеннинах автомобильный спорт. В 1926 году Бьянки Андерлони, адвокат по образованию и заводской водитель фирмы Isotta-Fraschini по призванию, основал кузовную фирму Touring, которая вскоре начинает изготавливать по специальной авиационной технологии очень легкие и прочные кузова типа Superleggera [рис. 18] для участвующих в гонках Mille Miglia двухместных автомобилей [рис. 27].

В эти годы фирменный логотип Touring становится неотделим от эмблемы Alfa Romeo, а в 50-е годы он появляется на боку пока еще мало кому известных спортивных автомобилей марки Ferrari. К владельцу небольшой туринской кузовной мастерской Джачинто Гиа также стали обращаться за постройкой гоночных кузовов. Быть может, благодаря этой известности именно фирма Ghia одной из первых начнет сотрудничество с производителями автомобилей за пределами Италии, в Европе и Америке.

Итальянские дизайнеры были давно известны за границей не только благодаря кузовным автомобильным ателье. Так, например,



- 32. Альдо Сессано
- 33. Данте Джаноза
- 34. Джорджетто Джуджаро
- 35. Марчелло Гандини

во Франции раскрылся талант скульптора и архитектора Фламинио Бертони, который начинал работать как мастер по металлу на одном из авиационных предприятий Италии. В 1923 году он перебрался в Париж и в течение семи лет выполнял мелкие работы в различных кузовных мастерских, благо во Франции их было предостаточно. В 1930 году его заметил Андре Ситроен и бесстрашно доверил неизвестному итальянцу дизайн своего футуристического переднеприводного Citroen 11CV Traction Avant. Взрывной успех этой модели принес Бертони заказы на дизайн утилитарного 2CV, послевоенной божественной DS19 [рис. 25] и, наконец, итоговой для себя Citroen AM16.

Другим известным его соотечественником стал Бруно Сакко [рис. 28], который начинал работать стилистом на фирме Ghia, а перебравшись в Германию возглавил дизайн фирмы Mercedes-Benz. Наиболее яркими и раскрывающими его итальянское происхождение работами принято считать концепт с роторным двигателем C111 [рис. 39] и купе SEC (C126) [рис. 38], построенных на агрегатах серии S-class в 1981 году. Действительно, линии были итальянскими, именно с них берет начало обновление «застойного» дизайна фирмы.

Еще одной заметной фигурой европейского автомобильного мира был Джованни Микелотти, начавший свою карьеру еще на Stabilimenti Farina в возрасте 16 лет. Когда ему исполнилось почти тридцать, он уже работал самостоятельно у различных кузовостроителей. В частности, для Vignale им были разработаны DAF44 [рис. 29] и несколько моделей английского Triumph. Кроме этого, Микелотти стал первым итальянцем, который начал выполнять заказы для японских фирм.

В списке тех, кому Италия обязана своей славой по части автомобильного дизайна, известно имя Франко Скальоне. Созданные

им автомобили были поразительно различны: Alfa Romeo Giulietta SS [рис. 30], Aston Martin, легендарный Maserati 3500 [рис. 31] и футуристическая серия концептов В.А.Т. [рис. 26], выполненная в то время, когда он возглавлял дизайн фирмы Bertone.

Незаслуженно мало сказано об Альдо Сессано (Aldo Sessano) [рис. 32], по сути создавшего стиль Fiat конца 1970-х годов. В схожей стилистике, кстати, был выполнен облик отечественной «восьмерки» – ВАЗ 2108. Вглядитесь, это не плагиат, это проявление



36. «Золотой век» итальянского кузовостроения – это, бесспорно, пятидесятые. Maserati 3500 Superleggera Touring. 1957 г.

37. Fiat 127. Дизайн Центр стиля Fiat при участии Пио Манцу. 1971 г.

стиля эпохи, который создавал Сессано. Это подтверждает и схожий облик многих японских и европейских автомобилей тех лет. Данте Джакоса (Dante Giacosa) [рис. 33] занимает особое место в ряду автомобильных кузовщиков и дизайнеров Италии. Он автор знаменитых Fiat Topolino, Multipla и родоначальника всех отечественных «жигулей» – модели Fiat 124. Обладая даром прекрасного рисовальщика, Джакоса работал одинаково

элегантно и как конструктор, и как стилист. Кроме того, именно он привел к Нуччо Бертоне молодого Джорджетто Джуджаро (Giorgetto Giugiaro), а в Центр стиля фирмы Fiat – сына великого итальянского скульптора Манцу Пио. Манцу закончил старейшее художественно-промышленное училище в немецком городе Ульме и был очень талантливым человеком. К сожалению, в 1969 году он погиб в автомобильной катастрофе, оставив после себя характерный своим лаконизмом дизайн модели Fiat 127



[рис. 37] и множество разработок в других областях промышленного дизайна.

Нельзя не вспомнить и рано отошедшего от активной работы в дизайне Марчелло Гандини (Marcello Gandini) [рис. 35]. Ведь это он создал пластический ключ фирмы Bertone 70-х годов и в нем Lancia Stratos Zero [рис. 47], он также создал Lamborghini Countach [рис. 51], разработал «космос» архитектуры автомобиля, пластика и архитектура



**38. Mercedes-Benz SEC (126). 1979 г.**

**39. Mercedes-Benz C111. 1969 г. Дизайн прототипа разработан итальянцем Бруно Санко**

которого предвосхитили развитие целого пластического направления в мировом автомобильном дизайне.

К началу XX века в Италии функционировало более двух десятков фирм, занимающихся проектированием и мелкосерийным производством автомобилей. Из них назовем лишь те, что прославились в области разработки стиля – это Bertone, Fioravanti, Ghia, I.DE.A, ItalDesign, Pininfarina, Savio, Zagato. Однако существует еще десяток фирм, о работе которых известно крайне мало. Ведь для непосвященных деятельность ателье схожа с айсбергом, чья видимая часть ничтожно мала в сравнении с подводной, которая

скрыта от посторонних глаз. Немногие современные автомобили несут на своем кузове фирменный знак какой-либо из перечисленных фирм.

Как правило, информация о происхождении автомобильного стиля и дизайна – табу, которое лишь изредка снимают маркетинговые службы производителя, считая, что так будет лучше для рекламы. В большинстве случаев итальянский дизайн остается безымянным, хотя и в европейском, и в японском, американском, корейском, а теперь еще и китайском автомобильном многообразии нет-нет, да и промелькнет росчерк так хорошо знакомой «итальянской линии», которую не скрыть, как невозможно утаить и врожденную интеллигентность, образованность или хорошее воспитание.

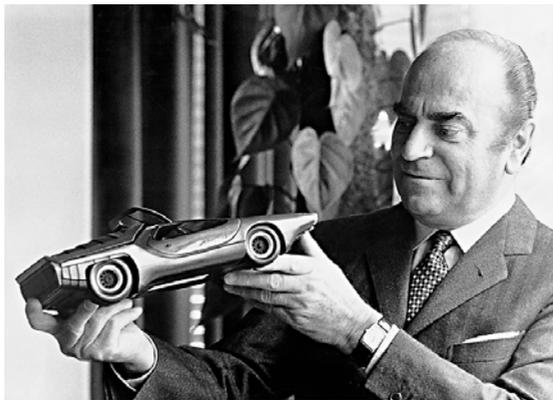




## **ГЛАВА I. ЛЮДИ**

Историю итальянского автомобильного дизайна создавали яркие и очень непохожие люди. Однако, как в симфоническом оркестре, всех их можно разделить на «дирижеров» и «солистов». Первые наподобие Нуччо Бертоне или Серджио Пининфарини никогда не брали в руки карандаша, зато точно знали, кому из мастеров можно доверить проектирование, и заранее видели, что из-под такого карандаша должно выйти. Другие, как, например, Джованни Микелотти или Марчелло Гандини, доверяли лишь своим рукам и всегда работали в режиме соло.

## ДЖОВАННИ И НУЧЧО БЕРТОНЕ



Джованни Бертоне (Giovanni Bertone) – кузовщик. Родился в 1884 году в городе Мандова. В 1907 году переехал в Турин. В 1912 году открыл собственную экипажную мастерскую. В 1921 году построил свой первый кузов для автомобиля. В 1934 году передал управление фирмой своему сыну Джузеппе. Скончался в 1972 году.

Джузеппе «Нуччо» Бертоне (Giuseppe «Nuccio» Bertone) – дизайн-менеджер, сын кузовщика Джованни Бертоне, основателя фирмы Carrozzeria Bertone. Родился в Турине в 1914 году. Получил экономическое образование. В 1933 году официально включился в семейный бизнес. После войны построил

завод в местечке Грульяско под Туринском. В 1971 году Бертоне создал Центр стиля в Каприе близ Турина. В середине 90-х годов решил качественно модернизировать дело, для чего разработал и реализовал программу Design Machine. Скончался в 1997 году. Когда Джованни Бертоне исполнилось 23 года, он приехал в Турин. Человек он был талантливый, и поэтому довольно быстро включился в деловую жизнь неофициальной столицы итальянской промышленности. Здесь Джованни стал своим и его даже стали называть на пьемонтский лад – Бертонотт. Пять лет он сотрудничал с фирмой Diatto, занимавшейся производством железнодорожных

вагонов, а в 1912 году решил открыть экипажную мастерскую Carrozzeria Bertone. Там в небольшом здании по улице Вилларбассе, 32, вначале ремонтировали, а затем строили конные экипажи. В 1914 году в семье



- 40. SPA 23S Bertone. 1921 г.
- 41. Itala 50 Coupe De Ville Bertone. 1922 г.
- 42. Alfa Romeo Giulietta Sprint Coupe 2+2 Bertone. 1954 г.
- 43. Серия концептов Alfa Romeo V.A.T. Bertone. 1953–1955 гг.

Бертоне родился второй сын – Джузеппе, которого все называли «Нуччо», под этим прозвищем он и войдет в историю мирового автомобильного дизайна XX века. Семейное дело развивалось неспешно, также существовали и десятки других мастерских,

расположенных в Турине и его окрестностях. Все изменилось, когда в 1921 году Джованни построил свой первый кузов для автомобиля SPA 23S Bertone [рис. 40]. Новый вид транспорта настолько его обворожил, что Бертоне решил полностью переключиться на кузова автомобилей, тем более что маленького Нуччо никакими силами невозможно было вытащить из-за руля. Видя такое рвение сына к технике, отец начал постепенно подключать его к делам мастерской.

Когда Нуччо исполнилось 19 лет, он официально включился в семейный бизнес. Это был 1934 год и в его кармане лежал лишь диплом бухгалтера, но создавать красивые автомобили ему хотелось гораздо больше, чем сидеть со счетами. К этому времени мастерская Bertone приобрела некоторую известность благодаря качеству заказных кузовов, построенных на шасси Lancia и Fiat.

Что же касается стиля, то он еще не стал столь характерным и выразительным. Так, например, кузов, созданный для модели Arditta, делал Fiat схожим с американским Ford 1934 года, а роскошные кабриолеты на шасси Fiat были выполнены под явным влиянием известного кузовщика Марио Ревелли.

Волна заказов не спадала, и это заставило задуматься о расширении производства. Нуччо очень бойко управлялся 150 сотрудниками. Все это еще больше укрепляло в отце уверенность, что из него получится отличный директор или, как сказали бы сегодня, дизайн-менеджер. Так потом и вышло, а пока Джованни решил постепенно отойти от дел, чувствуя, что век итальянских каретников подходит к концу и будущее за промышленным производством, в котором молодое поколение ориентируется лучше.

Сразу после войны Нуччо построил завод в Грульяско под Туринем, где в 1954 году была осуществлена его первая коммерческая программа по проектированию и выпуску автомобиля Alfa Romeo Giulietta Sprint [рис. 42].

36 000 реализованных автомобилей принесли деньги, о которых можно было только мечтать, участвуя с концептуальными моделями в заокеанских и европейских конкурсах элегантности и салонах. Именно с этого времени начнется отсчет современной истории феномена, имя которому Bertone. Еще до войны Нуччо задумался над своим творческим кредо, но смог выразить его



реактивных самолетов стала всецело питать вдохновение и эмоции стилистов. Кажется, что кузовщики Нуччо знали некую тайну металлического листа, ибо то, что они творили в те годы из стали и алюминия, поражало всех. В этом была частица феномена итальянского автомобильного дизайна и в этом же отражалось проявление уникального дара Бертоне замечать в людях

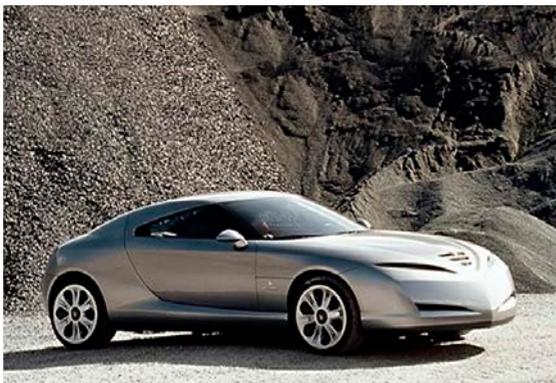


44. Многофункциональный пикап Pickster выразил новую идеологию системы промышленного проектирования Design Machine. Дизайн Л.Д'Амброзио. 1997 г.
45. Стиль прототипа Кауак на агрегатах Lancia внес новый оттенок в палитру Bertone. 1996 г.
46. Прототип Athon на базе Lamborghini Urraco 1981 г. дал пластический ключ для многих европейских автомобилей, в частности для Citroen XM. Дизайн М. Дешампа

лишь в серии концептов В.А.Т. – Berlinetta Aerodinamica Tecnica («Автомобиль с улучшенной аэродинамикой») [рис. 43]. Со стиля этой тройки начал уверенное восхождение мировой аэрофиль, и атрибутика

таланты, собирать их вокруг себя, а также знать и предвидеть моду на завтра и далекое будущее.

Так же, как и большинство итальянских кузовщиков, Нуччо начинает работать с фирмой Fegati, автомобили которой, словно магнит, притягивали стилистов из конкурирующих с ним ателье Allemano, Boano, Stabilimenti Farina, Scaglietti, Touring, Ghia и Zagato. Однако кузова от Bertone узнавались сразу, так как отличались от других гармонией пропорций и изяществом линий. Правда, большинство из них еще долго не могли освободиться от романтической образности той знаменитой серии концептуальных



47. Дизайн Stratos Zero превзошел стилистику 70-х
48. Прототип Bella от Bertone наилучшим образом иллюстрирует известное изречение: «Король умер, да здравствует король!» Дизайн Л.Д'Амброзио. 1999 г.
49. Testudo на базе Chevrolet Corvaire заключал в себе квинтэссенцию стиля мирового автомобильного дизайна на многие годы вперед. Дизайн Д. Джуджаро. 1963 г.
50. Lamborghini Miura. Дизайн М.Гандини. 1966 г.
51. На пьемонтском диалекте Countach означает восклицание, выражающее наивысшую степень восторженного удивления. Lamborghini Countach. Дизайн М.Гандини. 1971 г.



автомобилей В.А.Т., но зато все они превратили ателье из ремесленной мастерской в центр дизайна с ориентацией на промышленный способ производства автомобилей.

Очередной этап истории фирмы Bertone начался в 1960 году с создания новой команды дизайнеров, которая сумела не только выразиться лично, но и выработать тот неповторимый пластический лаконизм и ясность



**52.** Наприме, здесь расположен главный офис фирмы Bertone. 2002 г.

**53.** Citroen Zabrus Concept Bertone. 1986 г.

рисунка, которые впредь будут отличать продукцию ателье. В это время появляется серийная Alfa Romeo 2000 Sprint, а также концепты Piranha, Canguro и знаменитый Testudo на платформе Chevrolet Corvair [рис. 49], сидя за рулем которого Нуччо Бертоне приехал из Турина в Женеву на международный автомобильный салон. Успех стиля концепта Testudo привел к тому, что его внешность стала своеобразной квинт-эссенцией стиля второй половины 60-х годов, в котором предстояло начинать работать новой команде его дизайнеров. В это горячее время были и неудачи. Например, Alfa Romeo Montreal получилась иной, чем

задумывалась, и существовала в эскизах и макетах. В результате прототип выглядел узким и высоким, что плохо сочеталось с идеологией архитектуры спортивного купе.

Но все же удач и побед было гораздо больше. Например, автомобиль, который принес фирме Bertone мировую славу, – Lamborghini Miura [рис. 50]. Заказчик выделил на разработку стиля всего четыре месяца. Нужно было спешить, да и конкуренты Ferrari и Maserati ждать не собирались. Машина должна была выражать новую идеологию архитектуры автомобиля типа Grand Turismo (GT). Несмотря на то, что машина получилась очень мягких очертаний, совсем нехарактерных для суперкара, которые прежде завоевывали сердца резкостью линий и агрессивностью, Miura покорила всех.

Это время стало звездным часом для Нуччо Бертоне, и концептуальные прототипы выкатывались из ворот его ателье, как с конвейера. Поражало то, что практически каждый из них становился в дальнейшем прототипом для серийного автомобиля. Так, концепт Autobianchi A112 Runabout спустя три года был воплощен в дизайне серийного купе Fiat X1/9, а экстравагантный Carabo, напоминавший фантастическое насекомое, определил пластическую тему будущей иконы жанра – Lamborghini Countach, а заодно и моды, и стиля 1970-х годов. К слову, Countach и Stratos стали самыми любимыми творениями главного дизайнера тех лет – Марчелло Гандини, спустя многие годы в остальных работах он находил то, что можно было исправить, но эти два автомобиля он всегда считал совершенными.

В 1971 году Бертоне строит новый Центр стиля в местечке Каприе [рис. 52], расположенном в нескольких десятках километров от Турина. Отдаленность от города не была случайной. Большой противник различных

социальных волнений, Нуччо таким образом старался уберечь от них свою команду дизайнеров, которые, по его мнению, не должны были отвлекаться от творчества ни на минуту. Почувствовав, что Гандини устал, он пригласил на пост главного стилиста француза Марка Дешампа (Marc Deschamps) – дизайнера с большим опытом работы с массовой продукцией. Это дало новый импульс и новую выразительность концепциям и прототипам, разработанным в те годы. Их стиль, не утратив романтизма



54. Нуччо Бертоне позирует у колеса Lamborghini Miura. Фото Алессандро Д'Амброзио. 70-е гг.
55. Франко Скальоне (стоит слева)

предвидения, приобрел убедительность образа утилитарного автомобиля. Этот период становится последним этапом в создании фундамента стиля фирмы

Bertone при его жизни. Теперь у его разработчиков всегда в руках будет находиться своеобразный инструмент, при помощи которого можно будет творить и смело, и свободно, однако, отныне его работа будет безошибочно идентифицироваться. Лучшими в то время становятся прототипы Athos [рис. 46] – спайдера на агрегатах Lamborghini Urraco 1981 года и Zabrus на платформе Citroen VX [рис. 53].

Обе машины поражали тем, что на первый взгляд их форма лепилась исключительно из плоскостей и прямых линий, но это была мастерски выполненная иллюзия. На самом деле композиция машин представляла собой аккорд из тончайших нюансов плоскостей и напряженных криволинейных поверхностей, горизонталей и лекальных кривых. Мастерство дизайнеров Bertone становилось еще более рельефным и значимым, когда найденный ими пластический ключ бездумно использовали другие, относясь к нему как к формальному набору модных средств. У подражателей, на первый взгляд, все было так же, но рисунок навевал скуку, а пластика была невыразительной и безжизненной.

В середине 90-х годов Нуччо Бертоне качественно модернизирует свою фирму, он создает и реализует программу Design Machine, включавшую в себя полную методику разработки стиля промышленного изделия (не только автомобиля), а также его производство. Новое дело потребовало и новых людей, его главными стилистами становятся Лучано Д'Амброзио (Luciano D'Ambrosio) и Евгенио Пальяно (Eugenio Pagliano). Созданные ими автомобили Нуччо Бертоне уже не увидел – он умер в 1997 году. Получив такое известие, многие решили, что это конец фирмы, конец великого Дома высокой автомобильной моды. Но этого не произошло. По-видимому, сказалась величина аккумулированного командой заряда, который выработал за свою жизнь генератор под названием Нуччо Бертоне...

## ПЯТЬ ЭТАПОВ ЖИЗНИ КОРОЛЯ

После окончания Второй мировой войны фирма Bertone вышла на новый виток своего развития. С этого времени она практически перестала работать с индивидуальными заказчиками и обратилась к созданию концепций и прототипов для промышленного



56. Abarth 1500 Coupe  
Bertone. 1952 г.



57. Джорджетто Джуджаро  
у макета Ferrari 250 GT.  
Дизайн Bertone. 1962 г.

производства. Именно тогда начался современный отсчет истории феномена, имя которому Нуччо Бертоне, именно с этого времени эта фамилия станет неразрывно связана с его дизайнерами. Их за всю историю Дома высокой автомобильной моды было немало, но лишь пять из них стали неотъемлемой частью бренда Bertone и поделили историю и его жизнь на пять этапов, которые можно ассоциировать со ступенями, по которым он восходил к мировой известности и славе.

### ЭТАП ПЕРВЫЙ: ФРАНКО СКАЛЬОНЕ (FRANCO SCAGLIONE). 1952–1960 гг.

В середине 50-х годов в знаменитой серии концептов с улучшенной аэродинамикой

В.А.Т. стиль фирмы Bertone приобрел новое качество: он стал предвестником глобальных изменений в автомобильной архитектуре. Это стало возможно благодаря целенаправленной работе Нуччо Бертоне. Воплощение своего видения будущего он смело доверил мало известному в то время инженеру Франко Скальоне, которому в виде испытания поручил проектирование концепта Abarth Coupe для Туринского салона 1952 года.

Затем был космический дизайн концепций серии В.А.Т. В дальнейшем с архитектуры и рисунка именно этих концептуальных автомобилей стартовал послевоенный период европейского аэрогиля, в котором эмоции больших скоростей подкреплялись расчетом прикладной аэродинамики. Позже Скальоне проявится как удивительно тонкий художник и отличный дизайнер, который, казалось, знал одному ему ведомую тайну предела возможностей металла, который под молотками его мастеров превращался в живую и чувственную поверхность.

### ЭТАП ВТОРОЙ: ДЖОРДЖЕТТО ДЖУДЖАРО (GIORGETTO GIUGIARO). 1960–1965 гг.

Следующий этап в истории Bertone начался с приходом на Bertone в 1960 году Джорджетто Джуджаро, который возглавлял дизайн фирмы в течение пяти лет. В то время ему было 22 года, но он уже успел поработать на Fiat и укрепить в своем характере подбающую этой профессии смелость. Поначалу многим стиль созданных им автомобилей казался формальным, но благодаря этому и выработался тот лаконизм и убедительность рисунка, которые будут отличать продукцию Bertone тех лет. Но занимаясь концептами, Джуджаро всегда будет тяготеть к дизайну массовых автомобилей, которыми он и займется, создав свою студию ItalDesign, которая начнет работать с такими гигантами, как Fiat и Volkswagen. А пока Джуджаро с удовольствием проектировал для Bertone Alfa Romeo 2000 Sprint, концепты Piranha, Sanguo и знаменитый Testudo на платформе

Chevrolet Corvair, показанный в Женеве на салоне 1963 года. Именно этот автомобиль станет носителем стиля, в котором предсто-



58. Марчелло Гандини.

2002 г.

59. Марк Дешамп. 2002 г.

яло начинать творить следующему главному дизайнеру фирмы Bertone – Марчелло Гандини. Правда была еще и прекрасная Miura,

но эта работа стояла как бы особняком, за что получила весьма необычный титул для промышленного дизайна – «Самый сексуальный автомобиль всех времен...»

#### **ЭТАП ТРЕТИЙ: МАРЧЕЛЛО ГАНДИНИ (MARCELLO GANDINI). 1965–1979 гг.**

Его познакомили с Нуччо Бертоне в 1960 году как бы случайно. И только через пять лет маэстро сделал ему предложение возглавить службу дизайна. «Это было прекрасное время, – вспоминал Гандини, – работать по 22 часа в сутки, вносить как минимум два принципиальных изменения в день и получать зарплату меньше всех». Сам же Бертоне часто говорил, что неопытным стилистом Марчелло, у которого, действительно, до прихода к Бертоне опыта в дизайне не было, поначалу нужно было руководить...

Так или иначе, но в это время рождаются и не совсем удачная Alfa Romeo Montreal, и автомобиль, который принес Гандини мировую славу, – Lamborghini Miura, на чью разработку заказчик отпустил всего четыре месяца. Скорее всего, именно предельно сжатые сроки и заставили Гандини обратиться к оставленным Джуджаро эскизам. Впрочем, кто знает? Главное, нужно было спешить – машина должна была стать предвестником новой идеологии суперкара.

Хотя Miura получилась очень мягких очертаний, что было непривычно для суперкара, она покорила всех. Затем наступил звездный час Гандини, и выразительные, клиновидные, зачастую весьма жесткие по пластике и по форме концепты начинают доминировать на стендах фирмы Bertone по всем автосалонам и мотор-шоу мира. Вскоре почти каждый из них становился прототипом серийного автомобиля или служил пластическим ключом, которым с успехом пользовались дизайнеры всего мира.

#### **ЭТАП ЧЕТВЕРТЫЙ: МАРК ДЕШАМП (MARC DESCHAMPS). 1979–1992 гг.**

В 1971 году Нуччо Бертоне обзаводится новым центром стиля в живописном предгорье

Каприе, отдаленном от Турина. Таким образом, великий стратег Нуччо старался убедить своих стилистов от влияний всего, что могло помешать творить. В 1979 году Бертоне в связи с уходом на вольные хлеба Марчелло Гандини приглашает на должность главного дизайнера француза Марка Дешампа, работавшего до этого на Renault.

Истинный фанатик аэродинамики, Дешамп становится последней ключевой фигурой в списке тех, кто создавал фундамент прижизненной славы Нуччо Бертоне. Его работы всегда выделялись мягкостью крупных и структурных объемов. Лучшими в то время становятся концепты Athos – спайдера на агрегатах Lamborghini Urraco 1981 года и Zabrus – купе-универсала на платформе Citroen VX.



60. BMW Pickster Concept.  
1998 г.

61. Alfa Romeo Bella  
Concept. 1999 г.

#### ЭТАП ПЯТЫЙ: ЛУЧАНО Д'АМБРОЗИО (LUCIANO D'AMBROZIO). 1992–1999 гг.

В последние годы жизни Нуччо Бертоне решает качественно модернизировать дело, создает и начинает реализовывать программу Design Machine, включавшую в себя полный

цикл разработки стиля и технологии автомобиля. Системность программы естественным образом приглушила эмоции творчества и ввела в творческий почерк фирмы прагматизм и строгость. Первым результатом этого стал функциональный концепт Pickster [рис. 44, 60]. Система сработала четко и безотказно, концепция автомобиля была создана и воплощена в образец за 141 день (!).

Всего за тот год командой из Грульяско были разработаны: 31 масштабная модель, 22 полно-размерных макета, 13 макетов интерьера, построено девять прототипов и выполнен один заказ от частного клиента. Все это стало возможным благодаря усилиям 1 500 конструкторов, технологов и стилистов. За это же время 1 200 производственников изготовили 70 000 Opel Astra и Fiat Punto с кузовами кабриолет. На этом фоне в 1992 году главным стилистом фирмы становится Лучано Д'Амброзио, который привнес в почерк Bertone монументальность и солидность. Наиболее ярко эти особенности творческого почерка главного дизайнера Д'Амброзио проявились в работе по созданию концептов Lancia Kayak (1996 г.) [рис. 45] и Alfa Romeo Bella (1999 г.) [рис. 61].

В начале XXI века у фирмы вновь новый главный дизайнер – Джулиано Биасио (Giuliano Biasio). Станет ли его фигура очередным этапом в истории правда уже не Бертоне человека, а фирмы Bertone, покажет время.

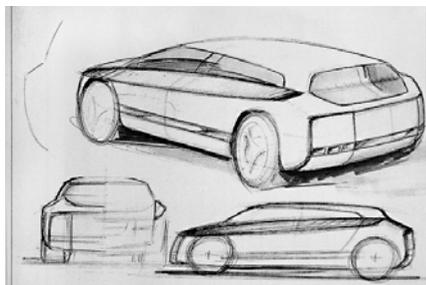
#### БУДУЩЕЕ БРЕНДА

О том, с чем фирма Carrozzeria Bertone вступает в свое столетие, беседуем в главном офисе Bertone с директором PR-службы, доктором Даниэлем Корнилем (Daniele Cornil).

Что представляет собой фирма Bertone сегодня, спустя 90 лет?

Прежде всего, это по-прежнему старейшая в Европе фирма, которая целенаправленно занимается автомобильным дизайном.

В отличие от многих, Bertone предлагает заказчику не только стиль, но и весь пакет технологий, которые необходимы для производства. Подчеркну, что мы единственная



62. Даниэле Корнил – директор по связям с общественностью фирмы Bertone. 2002 г.  
 63. Opel Filo Concept. 2001 г.  
 64. Saab Novanta Concept. 2003 г.

итальянская фирма, сфокусировавшая свои усилия исключительно на автомобилях, мы не занимаемся другими объектами дизайна, как это делает, например, Pininfarina или ItalDesign. Это позволяет нам на заводе

в Грульяско производить до 70 000 легковых автомобилей в год, которые мы сами проектируем для таких крупных мировых производителей, как GMC. По-прежнему мы активно занимаемся созданием концепций, по-прежнему имена своих клиентов фирма Bertone сохраняет в тайне. Из современных особенностей, пожалуй, главная, что сегодня Bertone – это объединение четырех фирм: Carrozzeria Bertone в Грульяско, где сосредоточено производство, а это 310 000 м<sup>2</sup> территории двух туринских фирм Technodesign и Socar и, наконец, Stile Bertone в Каприе, где мы сейчас находимся. В Bertone Group сегодня работают 2 200 человек, а годовой оборот капитала достигает 80 млн евро.

Все же Bertone и раньше, и теперь ассоциируется именно со стилем. Как он формируется сегодня?

В этом вопросе мы верны старым традициям. Наш стиль – это прежде всего провокация нового направления, провокация прорыва. Как и при Нуччо Бертоне, мы никогда не копируем и не следуем сложившейся моде. Мы всегда рискуем. Это основное наше отличие от крупнейших производителей, которые демонстрируют на салонах как правило прототипы готовой продукции, которая вот-вот появится. Мы всегда идем гораздо дальше и предлагаем концепцию. Взгляните на такие наши разработки последних лет, как Filo и Novanta. Это пример стиля, трансформируемого под различные технологии.

Filo [рис. 63] – новые технологии управления автомобилем, которые целиком основываются на электронике. Novanta [рис. 64] – новые технологии плюс стиль хорошо известного бренда Saab, который имеет весьма характерную стилистику, начиная от вертикально установленного лобового стекла и кончая плоской крышей. В результате у Novanta – совершенно новый образ, состоящий из агрессивности летящих линий и напряженных мощных поверхностей.

Известно, что Нуччо Бертоне был и генератором новых идей, и тем, кто безошибочно



- 65. Saab 9X Concept. 2008 г.
- 66. Мари-Жан Бертоне – глава фирмы Stile Bertone. 2008 г.
- 67. Лили Бертоне – глава фирмы Bertone. 2008 г.

выбирал дизайнеров и, наконец, брал на себя всю полноту ответственности за выбор решения. Кто сегодня заменяет его в этой роли?

Отвечу так. Сегодня на фирме остается еще много людей, которые работали при жизни Нуччо Бертоне, помнят его манеру

и выражают его взгляды. Это очень помогает. Кроме того, президентом всех четырех фирм (данные 2002 г. – Прим. авт.) является его вдова – Лили Бертоне. Работают в фирме и его дочери: финансовым директором является Барбара, а вице-президентом по стилю – Мари-Жан. Поэтому дух Нуччо Бертоне с нами.

А за кем решающее слово при выборе дизайна или это делает тоже дух?

(Улыбается.) Ну, конечно же, нет. Все окончательные решения принимает наш президент.

Синьера Лили?

Да.

А кредо фирмы Bertone?

Оно непоколебимо: не копировать и не следовать слепо за модой. Всегда идти на провокацию, но при этом удивлять равновесием и, конечно же, плюс к этому хороший вкус итальянцев.

P.S.

Несмотря на то что по коридорам центра Carrozzeria Bertone сновали люди, явно причастные к процессу созидания новых форм, дух, царивший в офисе, не показался свойственным столь именитому месту. Быть может, виной тому были закрытый на ремонт музей и гулкая пустота, которую, видимо, после Нуччо не дано занять никому, или стоявшая перед глазами грубая и никак не ассоциирующаяся, по крайней мере у меня, с прежним изяществом автомобилей от Bertone внешность последнего концепта Novanta или просто была виновата пыль от стройки нового корпуса, что пристраивается к старому зданию, не знаю. Уезжая, мы подошли к краю котлована, и наш фотограф бросил в него монетку. Действительно, вернуться стоит.

## ДЖАЧИНТО ГИА



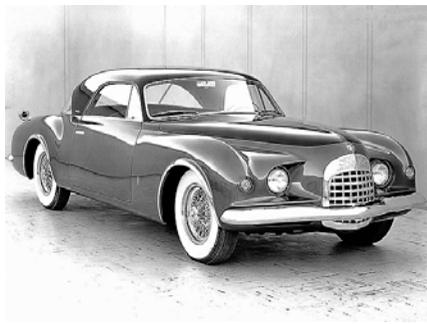
Джачинто Гиа (Giacinto Ghia). Один из патриархов классического итальянского автомобильного кузовостроения, основатель фирмы Ghia. Родился 18 сентября 1887 года в Турине. В 1915 году начал трудовую деятельность в мастерских Rapid, а затем Diatto. В 1919 году открыл собственную мастерскую, а в 1923 году на салоне в Милане выставил два своих первых автомобильных кузова. С этого времени Гиа начинает строительство собственного дела, направленного на выпуск автомобилей для элиты, и одновременно выполняет индивидуальные заказы на шасси Fiat, Lancia и Alfa Romeo. Синьер Гиа отличался утонченностью

и рафинированным вкусом, под стать которому были выпускаемые его фирмой автомобили.

**GHIA**

Творческая жизнь итальянской кузовостроительной фирмы Ghia всегда была яркой и поразительно постоянной в своем качестве. Этим она напоминала спираль, но спираль удивительную, следуя ее виткам, можно было определить особенности грядущей мировой автомоды. Однако 23 марта 2001 года все это волшебство превратилось в обычную

историю – итальянская кузовная фирма Ghia прекратила свое существование. Хотя официальной датой основания Carrozzeria Ghia считается 1919 год, вехой отсчета ее триумфального шествия является 1923 год, когда Джачинто Гиа выставил на салоне в Милане два своих первых автомобильных кузова. Тогда же Гиа заявил, что его интересуют исключительно дорогие шасси и его фирма никогда не будет работать с серийной продукцией. Снобизм? Вряд ли. Просто в те годы автомобильный мир был другой, да и возраст индустриальной автомобилизации исчислялся всего несколькими годами. Но высказывание оказалось пророческим. Ghia никогда не занималась серийной продукцией. Ее интересовали идеи и концепции, это была ее территория.



**68. Chrysler K310 Ghia.**

1951 г.

**69. Chrysler C200 Ghia.**

1952 г.

А еще могло показаться, что фирма просто везунчик. Такое бывает. Но, согласитесь, не на протяжении же восьмидесяти лет. Уже с самых первых шагов Гиа сопровождал громкий успех, а в 1930-е просто казалось,

что без призового места на европейских конкурсах красоты не оставалось ни одного кузова с эмблемой Ghia. Многие из них были нарисованы рукой свободного дизайнера-мечтателя Ревелли де Бомонта, который одним из первых в Италии стал заниматься вопросами художественного осмысления аэродинамически совершенной формы. Удивительно, но при жизни Джачинто Гиа с этой философией фирме удавалось не быть убыточной и даже пережить войну (в то время Ghia занялась производством грузовиков). Но в 1944 году Джачинто внезапно заболел и вскоре умер.

Дальнейшая судьба фирмы находилась в подвешенном состоянии долго. Ситуация напоминала ту, когда о правонаследии следовало договориться с многочисленной и шумной итальянской семьей... Если бы случайно не вспомнили, что еще при жизни Гиа просил в случае необходимости доверить и передать дела своему другу – туринскому кузовщику Марио Феличе Боано. Боано славился тем, что в своей небольшой мастерской первоклассно изготавливал деревянные каркасы для заказных автомобильных кузовов, а также сам рисовал их. Кроме того, Боано прекрасно знал многочисленную семью Гиа и мог вести с ней переговоры. Еще у него был сын Джан Паоло (Gian Paolo) – художник и кузовщик. Все равно «передача власти» прошла болезненно, а реконструированное дело запустилось со скрипом, хотя были и отдельные победы.

Истинный же перелом случился в 1950 году, когда американская фирма Chrysler обратилась к Ghia с заказом на постройку прототипа модели Plymouth. Боано предложил заодно разработать и новый дизайн фирмы. Так родился всем известный концепт X500, от чикагской премьеры которого в 1953 году сегодня принято отсчитывать «золотой век» послевоенного периода дизайна Chrysler, а заодно и новой истории



- 70. Alfa Romeo 6C 1500 Mille Miglia Ghia. 1929 г.
- 71. Fiat 2500 Arditta. Дизайн М.Р. де Бомонта. 1934 г.
- 72. Delahaye Type 235. Дизайн М.Ф. Боано. 1948 г.
- 73. Ferrari 410 SA. Дизайн Д.Савонуцци. 1956 г.
- 74. Gilda. Дизайн Д.Савонуцци. 1955 г.

Ghia. Однако серьезная работа началась лишь после того, как на фирму пришел инженер Луиджи Сегре (Luigi Segre), который сумел за короткое время преобразовать компанию, найти новые рынки сбыта, а также стать ее единоправным владельцем. При Сегре итальянские разработки для Chrysler приобрели систематический характер, между двумя фирмами был заключен договор. В содружестве с американским дизайнером Вирджиллом Экснером



75. Chrysler Coupe d'Elegance  
Ghia. 1954 г.

76. Volkswagen Karmann-Ghia.  
1955 г.

(Virgill Exner) Ghia строит такие этапные концепции, как K310 [рис. 68] и C200 [рис. 69]. Любопытно, что американцы присылали в Италию лишь эскизы и масштабную модель из пластилина. Вся финишная доводка безоговорочно доверялась мастерам Ghia, которые строили полноразмерный ходовой образец, и Chrysler этот этап уже не контролировал. Именно в это время происходят очень ощутимые взаимопроникновения итальянского и американского дизайна. Так, например, в 1954 году Экснер проектирует Coupe d'Elegance [рис. 75, 80] для Chrysler, послужившее своеобразным ключом для стиля Volkswagen Karmann [рис. 76],

выпускавшегося на платформе «жука» с 1955 по 1974 год. В этот же период происходит оттеснение от руководства дизайном династии Боано и замена ее фигурой Джованни Савонуцци (Giovanni Savonuzzi), инженера-кузовщика более современной генерации, видевшего в аэродинамике основной побуждающий мотив стиля и автомобильного дизайна всей второй половины 1950-х годов.

Однако Марио Боано и его сын Джан Паоло вплоть до конца 50-х годов выполняли отдельные заказы для Ghia. Так, например, мало кто знает, что канонический для Pininfarina дизайн модели Lancia Aurelia B20 принадлежит Ghia, которая построила еще сотню автомобилей. А Alfa Romeo Giulietta Sprint, которая стала почти символом Bertone? Этот автомобиль в 1954 году Боано создал на Ghia в соавторстве с Франко Скальоне (Franco Scaglione).

Времена классического итальянского ремесленничества заканчивались, поэтому Сегре делает решительные шаги и наиболее близко подходит к идее массового производства. Трудно предположить, чем все это могло закончиться, но внезапно в возрасте 44 лет Сегре умер. Ghia готовилась к изменениям, они начались в 1956 году, когда к Савонуцци присоединился молодой дизайнер Серджио Сарторелли (Sergio Sartorelli), а годом раньше на Туринском салоне дебютировала прекрасная «пришлица из космоса» – концептуальная модель Gilda. Если верить теории спирали, то мировая автомобильная мода была готова войти в следующий свой виток. Так и произошло, и добрый десяток лет чистый и стремительный образ этого футуристического концепта вдохновлял стилистов всего мира делать почти так же. Но это не была копия, да и плагиатом никогда не выглядело и даже воспринималось оригинально.



77. Fiat V8. Дизайн Д. Савонуцци. 1954 г.
78. Chrysler Flite Wing. Дизайн Ghia/В. Экснер. 1961 г.
79. Selena. Дизайн С. Сарторелли и Т. Тьярда (Chrysler). 1959 г.
80. Chrysler Coupe d'Elegance. Дизайн Ghia/В. Экснер. 1954 г.

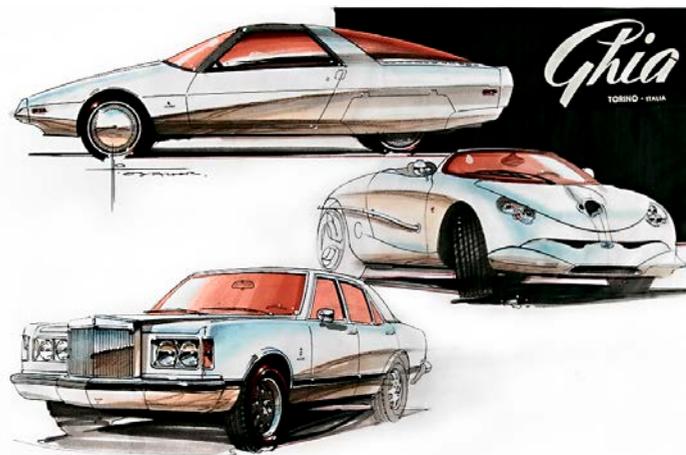


Рис. Розанова Н.Е.

Прототип Gilda повлиял не только на автомобильную моду, но и на людей, и на их судьбы. Увидев этот концепт на салоне, тогда еще студент Туринского политехнического университета и будущий шеф дизайна Mercedes Бруно Сакко дал себе слово стать автомобильным дизайнером. Проработав на Ghia чуть больше года, Сакко получил там первые, самые важные уроки профессионального мастерства, а Gilda повлияла на появление лаконичных хвостовых килей,

которыми Сакко украсил кузов своего первого Mercedes S-класса, созданного в 1959 году. Так, в конце 50-х годов ненавязчиво и без шумихи Ghia становится центром мировой автомобильной моды. Глубокая личная дружба итальянца Луиджи Сегре и американского дизайнера Вирджила Экснера побудила к жизни действительно мировой стиль, определивший облик и VW Karmann Ghia, и своеобразие стиля Chrysler, которое

не ослабевает до сих пор благодаря заряду, полученному в то время. После смерти Сегре главным дизайнером Ghia стал Джованни Савонунци, а конструкторскую часть возглавил Луиджи Коджола (Luigi Coggiola), который впоследствии открыл собственное дело. В это время и появляется удивительная Selena, созданная американским архитектором, жившим в Турине, Томом Тьярдой (Tom Tjaarda) и Серджио Сарторелли (Sergio Sartorelli).

Selena была смелым концептом заднемоторного автомобиля вагонной компоновки. В это



81. De Tomaso Mangusta.  
Дизайн Д. Джуджаро.  
1967 г.
82. Fiat Vanessa. Дизайн  
Д. Джуджаро. 1966 г.

же время подобные исследования проводились и в СССР группой под руководством Юрия Ароновича Долматовского. Концепты НАМИ 013 и ВНИИТЭ-ПТ (Перспективное Такси) были настолько близки в своей философии и компоновке к итальянскому концепту, что наши дизайнеры и итальянские познакомились и даже подружились, а макет Selena [рис. 79] нам... подарили.

Вскоре Тьярда перешел на фирму Pininfarina и вернулся лишь в 1968 году, как казалось, специально, чтобы создать агрессивный и хищный суперкар Pantera и эскизы кузова хэтчбэк для новой Fiesta, вариант которой выбирал сам Ли Якокка. В 1960 году на Ghia

появляется Филиппо Сапино (Filippo Sapino), с именем которого будет связан весь «фордский период» этой фирмы и ее последние дни.

Однако стоит вновь вернуться назад, в год, когда не стало Луиджи Сегре. Потеря руководителя такого уровня зачастую означает и смерть самого предприятия. В 1962 году Ghia была очень близка к такому повороту судьбы. Тут Ghia вновь повезло. Ведь глубоким убеждением ее многочисленных хозяев была вера в дизайн как в основное предназначение Ghia. А времена тогда не были легкими. Дизайн стал главной составляющей успешного промышленного производства, а роль кустарного ремесла окончательно сошла на нет.

Далее руководство фирмы Моро делает очень верный шаг. В 1965 году оно нанимает на фирму молодого, но уже известного дизайнера Джорджетто Джуджаро (Giorgetto Giugiaro). Несмотря на свои 33 года, Джуджаро имел шестилетний опыт работы у Bertone и успел создать такие маленькие революции в автомобильном дизайне, как Testudo, Canguro и Iso Rivolta 340. Для стиля Ghia Джуджаро сделал также немало. Появилась и элегантная рациональность, и простота чистых форм серийной продукции. А пока он создает «торпеды», как их называли, Maserati Ghibli, Mangusta [рис. 85, 81] и Pantera для De Tomaso, после чего о нем узнает весь мир. Вообще за недолгие три года работы на фирме Джуджаро разработал более 25 (!) проектов, среди которых и симпатичный Fiat Vanessa [рис. 82], и новый Checker для нью-йоркского такси, и два прототипа для японского Isuzu. А еще были однообъемники Roots и Rowan, снегоход Snow и даже детский педальный автомобильчик...

Но вернемся к истории. Через год после прихода Джуджаро фирму Ghia покупает Алехандро де Томазо (Alejandro de Tomaso), а в 1968 году Джуджаро открывает свое дело и его сменяет Тьярда. В его работах, выполненных

для Lancia, выкристаллизовывалась стилистика нового мирового стиля 70-х годов. В это же время растут и крепнут связи Ghia с американской фирмой Ford. Программы для этой компании становились все более ответственными, а в начале 1973 года Ghia полностью переходит в ее подчинение.



83. Bugatti 101C. Дизайн В. Экснер. 1965 г.

84. Ford Fiesta Barchetta. Дизайн Ghia. 1984 г.

85. Maserati Ghibli. Дизайн Д. Джуджаро. 1966 г.

Однако итальянцы не прекращают принимать сторонние заказы. В те времена вместе с Филиппо Сапино на фирме работают Эрколь Спада (Ercole Spada), разработавший для Bertone Fiat X1/9, Паоло Мартин (Paolo Martin), который прославился своим Ferrari Modulo, и совсем еще юный Эмануэль Никозия (Emanuele Nicosia), который в 1980 году выполнил концепт Роскаг, явившийся первым в мире городским мини-MPV, в дверях которого были расположены багажники. В то время Ghia была «школой

жизни», которую закончили Майк Робинсон (Mike Robinson), впоследствии шеф дизайнера концерна Fiat, Ян Кэллум (Ian Callum) – глава дизайнера Jaguar, а также Клаудио Мессале (Claudio Messale), который возглавит одно из подразделений дизайна Ford. Работая на Ford, Ghia всегда оставалась мировым



законодателем, вводя новые идеи и формы, которые тут же подхватывали в разных странах.

Посмотрите на Ford Fiesta Barchetta работы Сапино 1984 года! Разве в его форме не читается стилистика New Edge, которую через десять лет Ford будет триумфально распространять на всю гамму своих моделей? А форма концепта Zag, которая предвосхищала распространение мини-MPV, а концепт Focus, который в 1992 году расставил все точки над «i» в идеологии биодизайна? И это все Ghia! Задолго до тиражирования мирового бестселлера ретростиля именно Ghia первой заявила о надвигающемся буме ностальгии. Lagonda Vignale 1993 года. Взгляните на нее! Сегодня это экспонат гаража султана Брунея,

но тогда это был маяк, на который равнялись все автомобильные дизайнеры. В результате сегодня мы имеем такие ремейки автомобильного дизайна, как New Beetle и Mini...

Как видно, почти тридцатилетняя зависимость от Ford нисколько не ограничила творческий полет дизайнеров Ghia, которые успевали еще и строить прототипы по проектам других фирм. Например, Lincoln Sentinel 1996 года. Последним стал концепт

Street Ka, появление которого в 2000 году в Турине завершилось решением о его серийном выпуске на заводе Pininfarina. Но через несколько месяцев было объявлено о реструктуризации Ghia и уходе на пенсию ее главного дизайнера Филиппо Сапино, а летом 2002 года все работы в Туринском офисе Ghia будут прекращены. Это означало одно: прощай оракул автомобильной моды и стиля XX века! Ciao, Ghia!..



86. Ford Probe 1. Дизайн Ghia. 1979 г.

87. Ford Focus. Дизайн Ghia. 1992 г.

88. Lagonda Vignale. Дизайн Ghia. 1993 г.





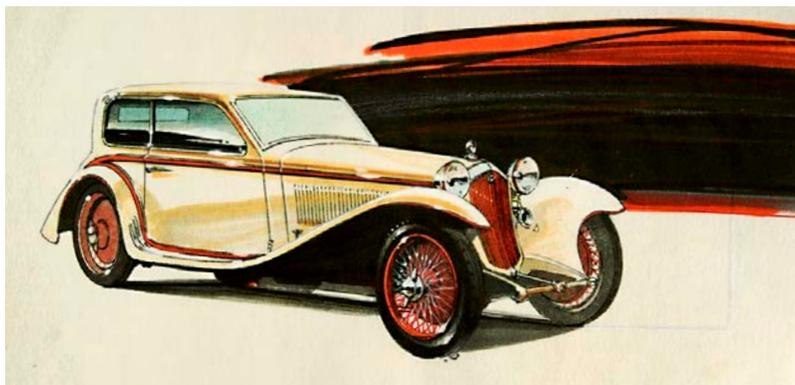
**Баттиста Пининфарина** (Battista Pininfarina) – кузовщик и дизайн-менеджер. Родился 2 ноября 1893 года в Турине. Окончив школу, в возрасте 11 лет поступил на работу в кузовное ателье Stabilimento Industriali Farina S.A., принадлежавшее его старшему брату Джованни Фарине (Giovanni Farina). Во время Первой мировой войны руководил участком производства самолетов «Авиатик» (Aviatic) и получил за это благодарность. По окончании войны для изучения опыта массового производства автомобилей отправился в США, где был принят Генри Фордом, который пригласил молодого и энергичного кузовщика к себе на работу.

Не приняв предложения, Баттиста вернулся в Италию, где в 1920 году женился. Вскоре у него родились дети: сын Серджио и дочь Джанна, вышедшая впоследствии замуж за его партнера по бизнесу, инженера Ренцо Карли (Renzo Carli).

В 1930 году он основал собственную фирму, специализирующуюся на проектировании и постройке специальных автомобильных кузовов и работе с индивидуальными заказчиками. Цех его фабрики в те годы был способен производить до восьми кузовов в день. После Второй мировой войны Баттиста развивает сотрудничество с иностранными фирмами, в особенности стремится

упрочить отношения с производителями автомобилей в США. В результате впервые в истории автомобилизации Америки имя дизайнера указывалось рядом с названием модели. С конца 1950-х годов начинает постепенно отходить от дел, передав их ведение своему сыну Серджио и зятю Ренцо Карли. Скончался в Лозанне 3 апреля 1966 года.

Так же, как и большинство старейших кузовных фирм Италии, фирма Pininfarina принадлежит к семейным предприятиям, а поскольку в начале XXI века в деле участвует уже третье поколение рода Фарина, позволительно говорить о династии. Ее глава и основатель Баттиста Фарина родился в Турине в бедной многодетной семье. Он был деся-



**89.** Дизайн Alfa Romeo 8C 2300 очень напоминал французский автомобиль Bugatti T50. 1923 г. Рис. Розанова Н.Е.

**90.** Аэродинамические пристрастия Баттисты Фарины начали проявляться уже в середине 30-х. Дизайн Alfa Romeo. 1934 г.

тым из одиннадцати детей. За его небольшой рост про имя как-то незаметно забыли и стали называть на пьемонтский лад Пинином, то есть Малышом. С годами эту приставку использовали даже в документах, а в 1961 году специальным указом президента Итальянской Республики Джеованни Гронки (Geovanni Gronchi) присоединили к фамилии. Никакого специального образования

он не получил, его в полной мере можно считать самоучкой, привыкшим делать все самостоятельно и очень обстоятельно.

Его старший брат Джованни с 1906 года занимался изготовлением кузовов. Благодаря приверженности к спокойным и классическим формам, а также качеству изготовления продукция ателье Stabilimenti Farina приобрела известность среди автомобильных кузовщиков Италии. Братья Фарина были очень разными: они отличались и ростом, и лицом, но главное, если Джованни ревностно старался сохранить традиционно итальянский ремесленный дух своей кузовной мастерской, то Баттиста стремился превратить ее в самое передо-



вое промышленное производство мира. Для изучения его особенностей он посетил Америку и в Детройте встретился с самим Генри Фордом, который предложил ему работу. Но вскоре Баттиста вернулся в Италию. Поездка в Америку стала для него своеобразным Рубиконом, перейдя который Баттиста вернулся с совершенно другим мышлением, мышлением индустриального дизайнера и одновременно менеджера.

В наше время его, возможно, прозвали бы прозападником и стали упрекать в измене национальным основам. Однако со своими корнями младший Фарина порывать не собирался. Начинать он с экспериментов

над цельностальными кузовами, за которыми в отличие от многих своих коллег того времени видел будущее. Кроме того, из поездки «Пинин» привез страстное желание работать на американском рынке. Что это у него получится, он знал наверняка. Необходимо было лишь трудиться, шаг за шагом продвигаясь к намеченной цели, и никогда не отказываться от заказа. Впредь это станет тактикой фирмы, ею она будет пользоваться всегда и при каждом удобном случае. Благодаря этому со временем удастся отвоевать у конкурентов крупные заказы и японской Honda, и французского Peugeot, и американского Cadillac, и даже английского Rolls-Royce...



91. Cisitalia 202 Coupe Pininfarina. 1947 г. Сегодня автомобиль хранится в постоянной экспозиции Музея современного искусства в Нью-Йорке

В 1926 году в семье Баттисты Фарины родился сын Серджио, а в 1930 году Баттиста начал работать самостоятельно. В этом деле ему очень помог Винченцо Ланча, который одолжил денег и в дальнейшем стал одним из лучших заказчиков. Успех и относительная стабильность дали возможность постепенно расширить производство. К началу 40-х годов на бренд Farina уже работали пятьсот рабочих, которые строили около

восемисот автомобилей в год. В 1933 году «Пинин» создает автомобиль, дизайн которого позволил говорить не столько о сложившемся индивидуальном почерке, сколько о вкусовых пристрастиях ателье. Эта была Alfa Romeo 8C 2300, силуэт и характерный лаконизм которой очень напоминали французский Bugatti T50. Своих симпатий к французскому автомобильному дизайну 30-х годов он никогда не скрывал, как и симпатий к величественным формам больших американских автомобилей, а также качеству и добротности английских машин. Все эти свойства стали составляющими его профессионального кредо.

В целом предвоенные годы стали очень плодотворными для фирмы, именно в это время произошло изменение философии формообразования, на смену традиционной архитектуре автомобильного кузова, состоящего из композиции многих объемов и деталей, приходит новая трактовка формы – монообъем. В это время маэстро часто обращается к кузову типа фастбек с плавно ниспадающей линией крыши и бесступенчатым контуром задней его части или, как говорили в то время, «хвоста». В 1938 году Пининфарина идет еще дальше и создает свой первый двухобъемный кузов фастбек на шасси Lancia Aprilia, а двумя годами спустя кабриолет Alfa Romeo, в котором впервые проявится пластическая тема будущего его шедевра – знаменитой Cisitalia.

Такому бурному стилистическому прорыву Баттиста был обязан многим талантливым дизайнерам, работавшим с ним в то время или помогавшим ему просто советами. Среди них были и молодой Джованни Микелотти, который вскоре создаст собственное ателье, и маститый Марио Ревелли де Бомонт, под чьим влиянием на фирме сформируется весьма взвешенный взгляд на аэродинамику, ее законы, непоколебимость которых для многих стилистов представляла собой лишь препятствие. Для Фарины аэродинамика

стала основой или трамплином полета чувств и эмоций, которые непостижимым образом складывались в рациональность промышленной продукции.

Во время войны Баттиста вновь уехал в Америку, где продолжал работать над новыми проектами. Результатом стали кузова для концептов Alfa Romeo 6C 2500S и Lancia Aprilia 1946 года, лаконизм основного объема кузова которых шаг за шагом продвигал к естественной кульминации. Через год благодаря усилиям Джованни Савонунци и Данте Джакозы была разработана перспективная компоновка и конструкция кузова



**92.** Чистый и лаконичный стиль Cisitalia дал своеобразный пластический ключ к дизайну многих автомобилей конца 40-х годов, например Bentley. Дизайн Pininfarina. 1948 г.

**93.** Родстер Nash Healey стал одной из первых крупных работ Pininfarina для американского рынка. 1952 г.

автомобиля класса Grand Turismo. На ней свои версии кузовов типа купе для гонок Mille Miglia создают Альфредо Виньяле и Баттиста Фарина. Кроме этого автомобиля он строит еще дорожную модификацию Cisitalia Tipo 202 и выставляет ее на Парижском автомобильном салоне 1947 года. Успех был огромный. Автомобиль завоевал первое

место на конкурсе красоты в Италии и позже был выставлен в постоянной экспозиции Музея современного искусства в Нью-Йорке как образец автомобильного дизайна второй половины XX века.

Понимая, что им найден удачный пластический ключ, Pininfarina начинает активно использовать его в дизайне многих своих автомобилей конца 40-х годов. Отличаясь лишь нюансами, прототипы Lancia Aprilia, Maserati A6G, Fiat 1100ES и даже Bentley по своей архитектуре и пластическому решению поверхности повторяли образ Cisitalia. В дальнейшем дизайнеры фирмы



будут поступать так часто, подавая пример, как нужно относиться к удачно найденным стилиевым решениям.

В 1949 году на Парижском автомобильном салоне Баттиста получает предложение на разработку нескольких прототипов для американской фирмы Nash. Через три года он привез в Штаты первый полноразмерный макет большого четырехдверного седана. В этот раз он прихватил с собой сына Серджио, который к этому времени успел получить инженерное образование в Туринском политехническом институте, и зятя Ренцо

Карли – они отныне будут работать вместе с ним. Первый «американский блин», как и положено, вышел «комом». Как признается много лет спустя Эдвард Андерсон (Edvard Anderson), тогдашний шеф дизайна фирмы Nash, он молчал об этом инциденте четверть века: «Работа итальянцев произвела такое удручающее впечатление, что макет тут же накрыли брезентом и закатили в самый дальний угол. От него не сохранилось даже фотографии...»

Американцы сами взялись за работу, но некоторые пластические идеи Pininfarina они все

на продукцию новообразованного концерна AMC. Несмотря на то, что от замысла Баттисты практически ничего не осталось, Андерсон решил, что по коммерческим соображениям необходимо оставить авторство за итальянцами.

В 1952 году команда дизайнеров фирмы Pininfarina разработала первые два автомобиля для Casa di Maranello – штаб-квартиры фирмы Ferrari. Купе и кабриолет для модели Ferrari 212 открыли счет шедеврам послевоенного европейского кузовостроения. Отныне с непостижимым для конкурентов



**94.** Сотрудничество фирм Pininfarina и Ferrari началось в 1952 г. с модели Ferrari 212

**95.** Austin A/40 Pininfarina – прародитель формы всех современных кузовов типа хетчбэк. 1958 г.

же в дальнейшем использовали. Так, автомобили Nash в 1955 году получили новое «лицо» с характерными близко посаженными фарами, заключенными в овал облицовки радиатора, а также необычную с обратным наклоном заднюю стойку крыши, которую в народе тут же нарекли «собачьей ногой». «Нога» стала столь популярной, что даже пережила саму фирму Nash и перекочевала

постоянством из ворот завода в Грульяско и кузовных мастерских Серджио Скальетти выкатывались спортивные и дорожные автомобили, на пламенеющих красной краской боках которых словно подпись художника серебрился логотип Pininfarina.

В 1955 году началось многолетнее сотрудничество Баттисты Пининфарина с фирмами Cadillac и Peugeot. Для американцев он строит огромный концептуальный кабриолет, не принеший успеха ни ему, ни фирме. Через четыре года Баттиста выполняет еще один заказ – на этот раз это была косметическая модернизация серийной модели Eldorado Brougham 1959 года.

С излишествами «детройтского барокко» стилисты Фарины обошлись без церемоний. В результате автомобиль лишился ракетных мотивов в оформлении хвостовых килей и гигантских панорамных стекол. Стабилизаторы стали ниже, а силуэт и рисунок строже и элегантнее. Работы для французской фирмы Peugeot принесли большой успех, и вскоре итальянское ателье становится поставщиком идей для французского бренда и участвует в большинстве разработок в качестве соавтора. Дизайн таких моделей Peugeot, как 403 1955 года, 405 1968 года (титул «Лучший автомобиль») и 205 1983 года, всецело принадлежал стилистам ателье Pininfarina.

Успешным становится в то время и сотрудничество с английскими фирмами Austin и Morris, для которых в 1958 году разрабаты-

хетчбэк, ставший популярным лишь через много лет.

Шестидесятые годы фирма начала очень активно. Прикладная аэродинамика стала приоритетным направлением в поисках будущего стиля и принесла стилю своеобразие, которое позже завоюет право именоваться самодостаточным слоганом «linea Pininfarina». Первым результатом становится постройка нескольких прототипов на различных компоновках: заднемоторного монообъемного концепта Fiat 600 Y Aerodinamica с вертикальными стабилизаторами на задних крыльях и среднемоторного купе Dino для Ferrari. В образе последнего была заложена новая идеология композиции кузовов автомобилей класса Grand Turismo. В марте 1966 года дизайнеры Pininfarina переехали в новый исследовательский центр площадью



**96. Новый качественный виток сотрудничества с Ferrari начался в 1965 г. с концепта Dino**

вается оригинальный дизайн серийной модели A/40, а четыре года спустя – BMC 1100. Архитектура этих двухобъемных кузовов явилась своеобразной предтечей европейской моды на утилитарный кузов типа

17 000 м<sup>2</sup>, где при помощи 150 различных специалистов можно было проектировать и строить до 25 прототипов в год. К сожалению, новая студия стала своеобразным памятником Баттисте Фарине – через месяц он умер... По неписаным законам Италии председателем и управляющим директором фирмы, а также владельцем бренда стал его сын Серджио.

## СЕРДЖИО ПИНИФАРИНА



Серджио Пинифарина (Sergio Pininfarina) – автомобильный дизайн-менеджер. Родился в Турине 18 сентября 1926 года. В 1950 году начал работать в фирме своего отца. С 1966 года является президентом фирмы Carrozzeria Pininfarina.

Когда 3 апреля 1966 года Баттисты Пининфарина не стало, руководство фирмой перешло к его сорокалетнему сыну Серджио и зятю, инженеру Ренцо Карли. К этому времени младший Пининфарина успел закончить Туринский политехнический институт по специальности «инженер-механик» и прочно укрепиться на роли второго плана в семейном бизнесе. Теперь его роль должна

была стать первой. Полностью разделяя взгляды отца на стратегию дела, Серджио сразу приступил к дальнейшему развитию и расширению двух его ключевых составляющих: перспективных исследований и производства. Хотя оригинального в этом было немного, так как по схожей схеме работал, например, коллега Бертоне, деятельность Пининфарина поражала напором и целеустремленностью. В сферу его интересов начинают входить не только легковые автомобили. С одинаковым блеском его дизайнеры справлялись со строительной техникой, судами, поездами, автобусами, а по эскизам стилистов выпускались изысканные оправы

для очков и элитные часы. И если по признанию другого автомобильного дизайнера Джорджетто Джуджаро ставить свою подпись на побочной (не автомобильной) продукции его принуждали дети, то Пининфарина ставил свой автограф на кухонной мебели и сантехническом оборудовании всегда с удовольствием. Исследовательское отделение фирмы располагалось в Камбьяно, вблизи Турина на площади 17 000 м<sup>2</sup>.

и в дальнейшем его внешность послужила своеобразным образцом стилизации для многих европейских производителей. В частности, через несколько лет характерная форма прототипа была использована Citroen при создании моделей GS и CX. В 1968 году дизайнеры Серджио получили своеобразный знак качества, поскольку французский Peugeot 504, в разработке которого они принимали участие, был признан лучшим



**97.** Показанный в 1967 г. концепт «4 двери – 4 места» на агрегатах BMC стал прообразом формы многих европейских хетчбэгов 70–80-х гг.

**98.** Дрим-кар 70-х Ferrari Modulo. Дизайн П. Мартина

В его студиях и цехах работало 150 человек, которые были способны разрабатывать до 25 прототипов в год. Первой заметной работой фирмы под началом нового руководителя стал аэродинамический прототип под девизом «4 двери – 4 места», разработанный на агрегатах английской фирмы BMC. Во время показа на Туринском салоне 1967 года автомобиль привлек большое внимание

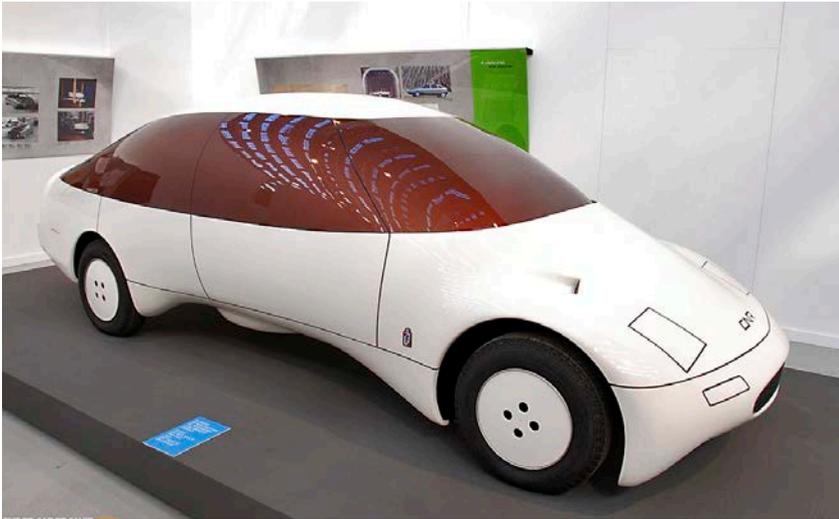


европейским автомобилем года. Действительно, дизайн машины был своеобразен. Классический рисунок седана разнообразила оригинальная динамично скошенная линия багажника, а индивидуальность автомобильного «лица» складывалась из необычных по форме асимметричных и чуть раскосых блок-фар и характерной V-образной линии передней кромки капота.

К слову сказать, именно характер линий, из которых складывался силуэт любого автомобиля от Pininfarina, рисовались детали и кузовные разъемы, становится визитной карточкой фирмы. По его своеобразно размашистому и летящему рисунку

всегда безошибочно будет узнаваться почерк ателье и его дизайнеров. Примечательно, что в отличие от того же Бертоне свои имена ни Баттиста, ни Серджио никогда широко не оглашали, только их легендарная фамилия принимала на себя всю полноту ответственности за качество формы и стиля. Одним из исключений этого негласного правила было имя Паоло Мартина (Paolo Martin) – ведущего дизайнера фирмы Pininfarina в период с 1968 по

разрабатывались модели для фирм Lancia, Alfa Romeo, Peugeot, Honda и Cadillac Allante. После приглашения, полученного от Энцо Феррари, конструктор занял должность заместителя главного управляющего Ferrari и вскоре стал управляющим директором. За это время Фиораванти стал автором наиболее ярких моделей Ferrari второй половины 60-х годов. Всего он разработал восемь моделей Ferrari: Dino 206/246 GT (1967); P5; 365 4 Daytona (1968); P6; 365 GT4



**99.** Полноразмерный макет концепта Pininfarina C.N.R. имел рекордно низкий коэффициент аэродинамического сопротивления ( $C_x=0,201$ ). 1978 г.

**100.** Alfa Romeo 164 Pininfarina. В конце 80-х годов в Италии дизайн этого автомобиля был признан самым стильным

1973 год и Леонардо Фиораванти (Leonardo Fioravanti), который пришел на фирму после окончания Миланского политехнического университета в 1964 году, а через восемь лет занял пост директора Центра стиля и исследований (Centro Studi e Ricerche) этой фирмы. Под его руководством

BB Berlinetta Boxer; 365 GT 4 2+2; 308 GTB (1975), а также 288 GTO. В 1987 году Леонардо Фиораванти открыл собственную дизайн-студию Fioravanti.

Именно с творчеством Фиораванти во многом связана смена стереотипов в архитектуре европейских автомобилей типа Grand Turismo. Традиционно для них использовались двух- или трехобъемные купе со схемой посадки 2+2. Силуэт формировался длинным капотом, смещенным к задней оси сиденьем водителя, и немалым задним свесом, образованным стремлением проектировщиков иметь место и для багажа, и для складной крыши. Своеобразной вершиной в дизайне

автомобилей такой компоновки и стала разработанная фирмой Pininfarina в 1968 году прекрасная модель Ferrari 365 GTB 4. Практически одновременно с ней дизайнеры создают прототип под индексом P6, которому было суждено сыграть ключевую роль в создании будущего стиля таких легендарных моделей Ferrari, как BB, 308 и 288 GTO.

Главное отличие архитектуры P6 заключалось в среднемоторной компоновке, которая в корне изменяла архитектуру кузова. Длина капота более не свидетельствовала о мощи двигателя, ибо он занимал практически всю заднюю половину шасси, вытеснив водителя и пассажира вперед, на середину колесной базы. Правда, при этом пришлось отказаться от заднего багажника и тесного второго



**101.** Прототип Ferrari Mythos был провозвестником новой автомобильной пластики. 1984 г.

ряда сидений. В качестве компенсации новая компоновка позволяла существенно поднять планку максимальной скорости, а это в свою очередь заставляло все больше внимания уделять аэродинамике. В том же «урожайном» для фирмы 1968 году появляется и чрезвычайно острохарактерный прототип 512/S, пластика и рисунок которого через два года окажут заметное влияние на дизайн Lamborghini Countach от ателье Bertone.

Своеобразным футуристическим символом класса GT на новое десятилетие стал разработанный к всемирной выставке «ЭКСПО-70» концепт Modulo на платформе все того же Ferrari 512/S. По смелости рисунка его можно поставить в один ряд со Stratos Zero Марчелло Гандини, но в отличие от него след от архитектуры Modulo не затерялся. Его рисунок послужил образцом для многих последующих прототипов и серийных автомобилей и не только от Pininfarina. Например, тема опоясывающего кузов разъема, проходящего по максимальному поперечному сечению, стала мировым бестселлером автомобильной моды 70-х. Сам Пининфарина использовал этот пластичский и композиционный прием очень долго: он доминировал и в уточненном рисунке кузовов, выполненных для Ferrari, и в нарочито функциональном концепте Studio Cr25, а также в серийной Lancia Beta Monte-Carlo.

Ноябрь 1972 года становится этапным для фирмы. На заводе в Грульяско начинает функционировать первая в Италии аэродинамическая труба, рассчитанная на продувку полноразмерных моделей. В частности, установка позволяла проводить очень точные визуальные наблюдения за потоками воздуха, что было особенно важно для дизайнеров и стилистов, которые видели в аэродинамике основной инструмент поиска новой выразительности автомобильной формы. Результатом шестилетних работ становится макетный образец, созданный по программе «Идеальная аэродинамическая форма», разработанной совместно с Национальным исследовательским центром Италии (C.N.R.). Задача исследования состояла в разработке аэродинамически совершенной формы автомобиля («базового тела») для дальнейшей разработки архитектуры среднего европейского автомобиля. В свое время схожие по задаче работы проводились немецким инженером Вунибалдом Каммом, а по найденной им модели впоследствии создавалась

архитектура современных автомобилей с кузовом типа хетчбэк. «Базовое тело» от Pininfarina характеризовалось монообъемом с сильно сглаженными гранями переломов поверхности, слабо выраженной ступенчатостью контура в задней части, небольшим рельефом выступающих крыльев, а также отсутствием переднего свеса и очень низким расположением воздухозаборника. Необычно трактовалась линия порога, вогнутая кривая которого напоминала поджарый силуэт борзой собаки. Найденная форма



**102. Peugeot Nautilus Pininfarina Concept. 1996 г.**

существенно снизила коэффициент  $C_x$ , который составлял ровно половину от среднеевропейского показателя тех лет, и год спустя это достижение было отмечено престижной итальянской премией *Compasso d'Oro* («Золотой циркуль»).

Однако ни футуристические эскизы, ни шумные презентации концептов никогда не позволяли Серджио Пининфарине забывать о прозе жизни. Так, на Женевском салоне 1975 года он покажет элегантный *Samargue*, где продемонстрирует смелость

своего прочтения консервативной атрибутики стиля Rolls-Royce, а месяц спустя в Грульяско поднимет бокал шампанского за сотысячный Fiat 124 Spider, сошедший с конвейера его завода. Через месяц в Париже он представит очередной плод своего союза с Ferrari и фирмой Scaglietti – первый пластмассовый кузов для серийной модели 308 GTB, а в марте – опять Женева и снова презентация двух совершенно новых разработок Lancia Gamma в модификациях берлина и купе...

В последнюю четверть XX века Серджио Пининфарина вступил очень решительно.

В 1980 году в честь полувекового юбилея своей фирмы он выставил на Туринском салоне ретроспективу из пятнадцати своих наиболее ярких автомобилей, а вместо памятной медали построил специальный прототип – четырехдверный спортивный седан Ferrari, назвав его в память об отце Pinin.

В 1982 году Серджио начинает проводить преобразование своего дела, которое по устройству и размаху деловой активности в полной мере могло быть сравнимо с небольшой империей, тем более что хозяин имел многие из ее атрибутов: корону на фирменной

эмблеме, рыцарское звание, дарованное президентом Италии, а также множество наград, включая орден Почетного легиона. В самостоятельную фирму Pininfarina Studio e Ricerche он выделяет исследовательскую группу, которая размещалась в Камбьяно. На место руководителя Серджио готовит своего младшего сына Паоло (Paolo). Старший Андреа (Andrea) после традиционной для всех членов семьи стажировки в Америке становится генеральным менеджером программы Alante – одного из самых одиозных проектов Пининфарина, а в 1988 году – генеральным менеджером Industria Pininfarina.

В третий раз «империя Pininfarina» пыталась штурмовать автомобильный бастион Америки, и в третий раз большого успеха это не принесло. Утверждать, что явилось этому причиной, однозначно нельзя. Конечно, в этом можно было винить дизайн, кото-



**103.** Ferrari 360 Modena. «Линия Пининфарина – Bravissimo!» 1999 г.

рый был излишне функциональным, европейски рассудительным и не содержал в себе ни толики знаменитого американского безрассудства. Так или иначе, но американцы присудили Cadillac Alante титул «Неудача 1987 года», и производство автомобиля пришлось прекратить...

Зато в Европе дело процветало. Два завода в Гральяско и Сан Джорджи Канавезе выпускали почти 35 000 автомобилей в год. Это были в основном дорогие модификации: кабриолет Alfa Romeo 2000, Peugeot 504 и Fiat 124.

Исследовательский центр в Камбьяно исправно поставлял выставочные концепты и строил прототипы для французского Peugeot, японской Honda, а также оказывал консультативные услуги для доброго десятка мировых производителей автомобилей, которые предпочитали сотрудничество с «империей» не распространяться.

Однако были и те, кто фирменный значок Pininfarina всегда помещал рядом со своей эмблемой. И тут особого упоминания заслуживает Ferrari, чья каждая новая модель становилась настоящей кульминацией соединения традиций стиля, безудержной фантазии художников и самых совершенных технологий. В этом была огромная заслуга таких дизайнеров, как Леонардо Фиораванти, проработавшего в «империи» 16 лет, и Лоренцо Рамачотти (Lorenzo Ramaciotti), шефа-дизайнера Исследовательского центра Pininfarina в начале XXI века. При их непосредственном участии создавались агрессивно-аэродинамический образ модели F40 и парящая пластика Testarossa, к созданию которой привлекались даже специалисты из NASA. Это их команде в 1984 году удалось разработать концепт Ferrari Mythos, чей хитросплетенный рельеф боковины произвел маленькую революцию в дизайне и дал ключевое направление для архитектуры крошечной баркетты Ethos, роскошного купе Ferrari 456 и, конечно, для концептуального седана Nautilus, который можно скорее назвать дрим-каром, в котором на примере марки Peugeot была обкатана стилистика мировой автомобильной моды следующего XXI века. А какими будут ее детали, уже сегодня наверняка известно блистательному дизайнеру Серджио Пининфарине, ибо ставка на будущее – залог существования его дела, его команды, его «империи», которая вот уже без малого семьдесят лет почти всегда побеждала, расширяя свои границы и влияние.

**ДЖОВАННИ МИКЕЛОТТИ.  
«СОЛИСТ»**



Джованни Микелотти (Giovanni Michelotti) – автомобильный дизайнер, яркий представитель послевоенного, индустриального дизайна Италии. Родился в Турине в 1921 году. С 16 лет начал работать подмастерьем в кузовном ателье Stabilimenti Farina, где последовательно изучил все фазы создания автомобиля и тонкости работы с индивидуальным клиентом. В 1947 году организовал собственную фирму Studio Tecnico Carrozzeria Design Michelotti. Вскоре его заказчиками стали такие именитые кузовные ателье, как Bertone, Vignale и Ghia. Наибольшая яркость и оригинальность его почерка проявилась в годы, когда

Микелотти работал в основном для фирмы Vignale. Начиная с 1951 года из ворот его ателье выходили такие элегантные и стремительные по стилю модели, как 700 Coupe [рис. 104], разработанный для BMW и ставший этапным для дизайна второй половины 50-х годов. В сходном же характере были выполнены и модели для голландской фирмы DAF, и английской Standard-Triumph.

Джованни Микелотти стал первым итальянским дизайнером, добившимся заказов от японских автопроизводителей. Так, в 1959 году он разработал стиль модели Prince Skyline [рис. 106] для фирмы Datsun. Его проектная фирма не ограничивалась

разработкой лишь легковых автомобилей и создала большое количество яхт, скутеров, а также бытовых электроприборов и осуществляла деятельность под руководством его сына Эдгардо Микелотти (Edgardo Michelotti) до начала 90-х годов, когда была вынуждена прекратить свое существование по экономическим соображениям.

с индивидуальным заказчиком. Как это практиковалось до Второй мировой войны, зашедший в кузовное ателье клиент становился соавтором, а нацарапанные им на клочке бумаги пожелания или даже линии составляли основу задания на дизайн-проект. Столетиями так работали итальянские ремесленники, создавая единичные экзем-



104. BMW700 Coupe Michelotti. 1963 г.

На рубеже 40–50-х годов прошлого века итальянский автомобильный дизайн стал испытывать неудобства. Вернее будет сказать, стала давать сбои казавшаяся доселе абсолютно надежной система работы

пляры мебели, посуды, одежды и обуви – да всего! От этого большинство утилитарных по своей сути вещей приобретали значимость произведений искусства.

После окончания Второй мировой войны все стало стремительно меняться, и роль исполнителей, «солистов» стали исполнять команды дизайнеров, набранные под выполнение

новых задач, выдвинутых массовым конвейерным производством. И на первое место выдвинулись дизайн-менеджеры, или «дирижеры», как Нуччо Бертоне, Уве

Он был стилист и художник, именно это стало главным его отличием от коллег и соперников, которым так и не удалось самовыразиться, прорвавшись через массив, погло-



**105.** Triumph Spitfire Michelotti. Дизайн Д. Микелотти. 1957 г.

Дзагато, Серджио Пининфарина. Сохранить творческую независимость от таких интеграций удавалось единицам и среди них был талантливейший туринский кузовщик Джованни Микелотти. Любопытно, что он не был известен так же широко, как его коллеги, хотя и был совершенно оригинален в творчестве. Еще он был первым итальянским дизайнером, который начал работать с заграничными фирмами и заложил начало мирового признания «итальянской линии» в мировом автомобильном дизайне.

тившего их бренда. Микелотти это удалось изящно и, как казалось со стороны, легко. Но за этим стоял труд, к которому он привык с детства, начав работать в 16 лет подмастерьем у знаменитых братьев Фарина в туринском ателье Stabilimenti Farina. Стилистом он стал случайно, заменив заболевшего художника и попав со своими эскизами на глаза признанному маэстро в автомобильном дизайне тех лет Ревелли ди Бомонту, который посоветовал Микелотти заняться рисованием всерьез.

После войны Италия заняла место законодателя моды и генератора идей, которые стали достоянием массовой продукции. Одной

фантазии художника стало не хватать, требовалось еще и умение продвигать и воплощать задуманное в серию. Так были созданы своеобразные империи стиля Bertone и Pininfarina. Джованни Микелотти решил пойти другим путем и всецело сосредоточиться на художественном творчестве. С 1949 года он становится независимым стилистом и начинает предлагать свои услуги именитым фирмам. Наиболее плодотворно у него получалось работать в альянсе с Альфредо Виньяле (Alfredo Vignale) – владельцем успешного в те годы кузовного ателье Vignale.

Содружество приносило успех обоим, крупные линейные эскизы Микелотти (иногда



**106. Datsun Prince Skyline Sporte. Дизайн Д. Микелотти. 1959 г.**

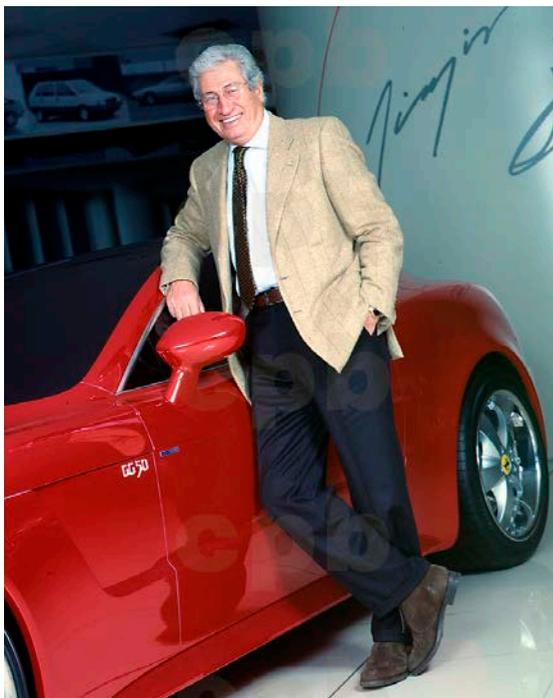
наивные), даже если не шли в дело, то всегда служили рекламой. В результате в 1950 году Энцо Феррари расстался со своим партнером – кузовным ателье Touring, а Микелотти занял это место. Наверное, он перерисовал большинство ранних кузовов для Ferragì тех лет и точно стал первым, кто определил новый стиль Ferragì, спроектированных для Нового Света, проектируя его для американского импортера Луиджи Кинетти. Например, он с легкостью обращался

с гипертрофированными размерами кузовных деталей и орнаментом, навеянных темами авиации. Удивительно, где он находил для всего время! Ведь в этот период он создает еще концепты на базе Fiat V8 и Lancia, также неустанно предлагает свои услуги не только кузовным ателье, но и автопроизводителям. В этом Микелотти стал первопроходцем.

Сколько автомобилей он сделал, точно не известно, ведь только в 50-е годы на одном из туринских автосалонов на стендах различных фирм находилось свыше тридцати (!) автомобилей, на которых мог стоять его автограф... Например, Alpine-Renault никогда не афишировал, что его первую модель 108 выполнил Джованни Микелотти. В 1960 году он создал еще и свою студию по проектированию прототипов, которые значительно увеличили число его клиентов и работ. Он обратился к BMW, почувствовав, что фирма нуждается в новом образе, и не прогадал. Разработанные им модели 700 и 1500 дали новую энергетику марке, которая питала стиль не одно десятилетие. В 60–70-е годы он тесно сотрудничает с британской автопромышленностью, создав для Standard-Triumph такие модели, как Herald, Spitfire [рис. 105], Toledo, GT6, TR4 и Stag. Неожиданным партнером стал голландский DAF, массовая 44-я модель которого стала переходом Микелотти от профессии стилиста к профессии дизайнера. Он смог и это.

Еще Микелотти всегда притягивал Восток, это произошло намного раньше, чем у его именитых коллег. Так, в 1959 году появляется Datsun Prince Skyline Sport [рис. 106], ставший первым японским автомобилем, стиль которого был создан итальянцем. Он собирался расширить свое дело в Японии и даже впервые нанял помощника-японца, но в 58 лет умер от рака, так и не успев воспользоваться его услугами, навечно оставшись в автомобильной истории как непревзойденный «солист».

## ДЖОРДЖЕТТО ДЖУДЖАРО



Джорджио (Джорджетто) Джуджаро (Giorgio (Giorgetto) Giugiaro) – автомобильный дизайнер, президент фирмы ItalDesign Giugiaro. Родился в Гарессии (Италия) 7 августа 1938 года. Образование получил в Академии изящных искусств Турина по специальности «дизайн одежды и иллюстрации». Одновременно с этим освоил инженерное дело. С 1960 по 1965 год возглавлял службу дизайна фирмы Bertone, а затем фирмы Ghia. В 1968 году совместно с инженером Альдо Мантовани (Aldo Mantovani) основал фирму ItalDesign.

По меркам Италии автомобильное кузовное предприятие с тридцатилетним стажем

вполне может быть названо начинающим. Но в случае с фирмой ItalDesign делать этого так поспешно не стоит. Ведь к началу XXI века ее командой было спроектировано около шестидесяти прототипов легковых автомобилей и полсотни серийных моделей, четыре из которых удостоены титула «Лучший автомобиль года». Отделение промышленного дизайна разработало свыше тридцати грузовых автомобилей, автобусов, тракторов и другой специальной техники, а независимая компания Giugiaro Design известна своими разработками фотоаппаратуры Nikon, часов Seiko, мебели и различной бытовой техники, а также коллекциями

очень стильной мужской одежды Giugiaro Uomo... Имя Джорджетто Джуджаро зачастую стоит под всеми этими вещами, что называется де юре, поскольку именно он является основателем, владельцем и главным дизайнером всемирно известной фирмы ItalDesign. Де факто основным его занятием было и остается создание легковых автомобилей, которых он спроектировал и построил свыше ста.

Джорджетто Джуджаро родился в маленьком городке Гарессиио в области Пьемонт. Его отец и дед были художниками-монументалистами и расписывали местные церкви и виллы. Дабы не нарушать семейные традиции, Джорджетто приезжает в Турин и на правах

искусству: живописи, графике, скульптуре. Эта убежденность в дальнейшем сильно повлияла на его собственное творчество, которое всегда будет узнаваться по рассудительной целесообразности, на которой зиждется и пластика, и рисунок созданных им автомобилей. Но все это будет потом, а пока молодой Джуджаро собирался продолжить художественное образование в академии. Он много работал и вскоре сумел собрать первую выставку своих рисунков и картин, на которую как-то зашел руководивший в то время Центром стиля фирмы Fiat Данте Джакоза – автор легендарных автомобилей Cisitalia и Topolino. Вскоре неожиданно для самого Джуджаро он получил приглашение



**107.** Bizzarrini Manta. Дизайн Д. Джуджаро. 1968 г.

**108.** Volkswagen Golf 1. Дизайн Д. Джуджаро. 1974 г.

вольного слушателя начинает изучать курсы дизайна одежды и иллюстрации в Академии изящных искусств. Одновременно с этим он три года осваивает инженерное дело. Такое сочетание впоследствии скажется на его дизайнерской профессии, которой, как считает Джуджаро, не может заниматься художник, поверхностно знакомый с техникой и механикой.

Дизайнер – это, прежде всего, инженер, имеющий способности к изобразительному

на работу в Центр стиля в качестве ученика. Немного подумав, он согласился. Но становиться автомобильным дизайнером он не собирался, просто хотел подзаработать денег на учебу в академии. За два года работы в Fiat молодого дизайнера заметили многие, и когда сам Нуччо Бертоне неожиданно для многих сделал ему предложение о сотрудничестве, Джуджаро, не раздумывая, его принял. Работа пошла как-то сразу...

За несколько месяцев им были созданы к салону в Женеве прототип для английского спортивного автомобиля Gordon Keeble и Ferrari 250 для Турина. Кроме того, он спроектировал для Bertone модель Alfa Romeo 2600

Sprint, которая была запущена в серийное производство. За шесть лет работы на фирме Джуджаро было спроектировано еще восемь прототипов и десять серийных автомобилей, среди которых и симпатичный, почти игрушечный Fiat 850 Spider, и японская Mazda 1500 Luce. Хотя в первых работах индивидуальность его творческого почерка

Lamborghini Miura. Быть может, уход из Дома высокой моды был предопределен тягой Джуджаро к более функциональному дизайну, возможно, он попросту не смог поделить место лидера с коллегой Гандини. Вторая причина выглядит более правдоподобно, ибо дизайнер уходит на фирму Ghia, которая в то время мало чем отличалась от ателье



**109.** Alfa Romeo New York Taxi. Дизайн Д. Джуджаро. 1976 г.

**110.** Fiat Uno. Дизайн Д. Джуджаро. 1983 г.

**111.** Capsula. Дизайн Д. Джуджаро. 1982 г.

ярко еще не проявлялась, общее впечатление от дизайна было очень добротное. Однако, несмотря на столь успешное начало карьеры, он внезапно покинет Bertone, прервав работу над будущим шедевром фирмы

Bertone: те же концепты и прототипы, изредка заказ от крупносерийного производителя. Там, как и прежде, Джуджаро создает крепкие и добротные по дизайну кузова для спортивных машин. Но выделялась среди них одна – De Tomaso Mangusta, чем-то напоминавшая в основном рисунке и пластике оставленный у Bertone проект Miura. Трудно сказать, как бы сложилась творческая жизнь Джуджаро дальше, если бы, работая

на «Фиате», он не познакомился с инженером Альдо Мантовани.

Примечательно, что Мантовани пришел в автомобильный мир также по воле случая. Родом из Феррары, где его семья занималась производством сельскохозяйственной техники и кузовов для специальных транспортных средств, молодой Альдо устроился на работу в авиационный отдел Fiat. Однако шла война... Однажды здание фирмы было уничтожено бомбой. В результате сотрудников распределили по другим отделам. Так инженер Мантовани попал в автомобильный отдел к Данте Джакозе и сразу включился в разработку послевоенных легковых автомобилей. Затем была работа над такими известными моделями Fiat, как 500 Nuova, 1300 и 850.

В 1968 году вместе с Джорджетто Джуджаро и Лучиано Босио (Luciano Bosio) Альдо Мантовани создает фирму ItalDesign. Надо сказать, что рынок дизайнерских услуг Италии всегда был очень плотным. Множество мелких мастерских воплощали в металл любые пожелания частных клиентов, а средние предприятия могли изготовить небольшую серию. Высокую автомобильную моду контролировали такие патриархи автомобильного дизайна, как Ghia, Bertone, Pininfarina. Но никто из них в то время не предоставлял полного пакета документации и услуг, необходимых для начала серийного производства нового автомобиля. Именно этим и решила заниматься фирма ItalDesign.

Первую свою работу новая дизайнерская фирма выполнила в 1968 году в рекордные для безкомпьютерного проектирования сроки – 40 дней! Торопились к Туринскому салону, на который любой итальянской кузовной фирме ни опоздать, ни выставиться просто невозможно, как невозможно опоздать или не прийти на прием, который устраивает в вашу честь английская королева...

Bizzarrini Manta стала премьерой для Джуджаро и его собственной фирмы. Премьерой очень необычной, как, впрочем, все его

последующие концептуальные разработки, которые можно сравнить с провокацией, направленной на разрушение сложившихся устоев и догм. Однообъемный Grand Tourismo?! Как такое возможно? Угол наклона переднего стекла – 15 градусов! Это было очень стильно! Правда, через такое стекло было плохо видно, но это не беда, на круто падающем капоте Джуджаро прорезал три дополнительные смотровые щели – амбразуры, немного увеличивающие угол переднего обзора. Симпатии Джуджаро к индустриальным мотивам проявились и здесь – порог суперкара украсила широкая хромированная накладка, перфорированная круглыми отверстиями наподобие тех, что облегчают вес несущих элементов в конструкциях самолетов.

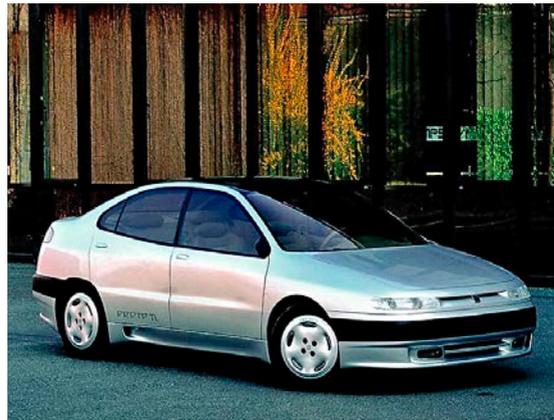
К началу 70-х годов известность ItalDesign растет, увеличивается число заказов от Mitsubishi, Toyota и Suzuki. Фирме пришлось срочно расширяться и переезжать в маленький городок Манкальери близ Турина. 42 000 м<sup>2</sup> территории и 750 сотрудников позволили существенно увеличить объемы работ. В 1974 году Джуджаро создает пять прототипов суперкаров и 4-серийные модели, среди которых выделялась работа для Volkswagen – динамичный Sirocco и будущий мировой бестселлер Volkswagen Golf. Эти автомобили по праву можно считать предвестниками нового стиля, характерными признаками которого стали рационализм изобразительных приемов, технологичность формы и утилитарность компоновки. Прямая линия, чуть напряженная плоскость и острый, колючий угол становятся доминирующими средствами в палитре дизайнера. Понятно, что из такого набора было трудно создавать аэродинамически совершенные формы, но в то время Джуджаро к ним и не стремился. Его целью было создание автомобиля, удобного в эксплуатации.

Большинство его автомобилей того периода имели значительную высоту, что делало

их силуэт острохарактерным и запоминающимся. Участвуя в 1976 году в международном конкурсе на проект такси для Нью-Йорка, Джуджаро создает автомобиль, ставший своеобразным апофеозом этого стиля. Откровенно коробкообразная форма была расчленена на две половинки: нижнее основание, выполняющее роль опоясывающего бампера, а в верхней части ажурно остекленная надстройка. Пластические характеристики этого автомобиля стали своеобразным манифестом маэстро, положения которого будут угадываться в его работах очень долго: в 1978 году в концепте Lancia Megagamma, а в 1980-м они же опреде-

классического автомобиля, его компоновки и формы. По большому счету Capsula развивала все те же утилитарные идеи дизайнера, что были заложены в архитектуре такси Alfa Romeo и Fiat Panda. Capsula представляла собой универсальный автомобиль с двухобъемным кузовом, причем универсальность достигалась не внутренней трансформацией, а... компоновкой.

Компоновка, использованная Джуджаро для легкового автомобиля, напоминала автобусную: то же развитое несущее основание, в котором находились двигатель, трансмиссия и багажник, верхняя плоскость которого представляла собой пол пассажир-



112. Aspid. Дизайн Д.Джуджаро. 1988 г.

113. Seat Proto TL. Дизайн Д.Джуджаро. 1990 г.

лят стиль серийного Fiat Panda.

В 1978 году в концепте M8 Джуджаро, наконец, обращает внимание на аэродинамику и напоминает всем, что и ему не чужды мягкие линии и перетекающие друг в друга поверхности. В формах серийных мягкость пластики утвердится позже и проявится впервые в работе для Isuzu – хетчбэке Piazza. Однако через год истинный характер Джуджаро проявится вновь. В 1982 году он создаст концепт Capsula, провоцирующий устои

ского салона. Это было удобно, поскольку позволяло легко устанавливать на платформу-основание практически любой тип кузова. Найденная в Capsula пластическая тема отразилась в работах ItalDesign всю вторую половину 80-х годов – от прототипа однообъемного взна Together до серийных Renault 19 и Lexus GS300. Своеобразной вершиной воплощения этой идеи стала разработка Fiat Croma, Saab 9000 и Lancia Thema – трех различных по пластике автомобилей, выполненных на основе одной и той же конструкции несущего кузова (общие пол, стойки, крыша, наклон лобового стекла). Спустя шесть лет после появления

проекта Capsula Джуджаро осуществляет еще ряд «провокаций» классических устоев компоновки, формы и пластики легкового автомобиля.

В 1986 году он создает концепт Machimoto, где в открытом кузове располагались восемь пассажиров, по-мотоциклетному сидящие верхом на двух продольных и узких сиденьях, а спустя два года появилось футуристическое семейство концептов Aztec, Aspid и Asgard. Именно с этой работы в стиле Джуджаро происходят наиболее заметные перемены – он начинает более пластично формировать кузов, интегрируя его детали в мощный и динамичный по силуэту объем. А появившийся в 1990 году прототип Seat Proto TL просто представил нам иного дизайнера, по-другому смотревшего на мир. Во многом причиной перемен стал его сын Фабрицио, которого Джуджаро с начала 90-х годов начинает активно вводить в дело, поручив самое ударное направление своей работы – концепты и перспективные исследования дизайна.

### **ТРИДЦАТЬ ВОПРОСОВ МАРСЕЛЯ ПРУСТА**

В литературных салонах Парижа конца XIX века был популярен так называемый «вопросник Марселя Пруста». Ответы на три десятка вопросов, составленных великим французским писателем, стали своеобразной забавой, в которую иногда играют и сегодня. Вот ответы на них Джорджетто Джуджаро.

**Главные черты моего характера.**

Оптимизм, желание.

**Качество, которое я ищу в мужчине.**

Честность. Умение держать слово.

**Качество, которое я ищу в женщине.**

Искренность.

**Что я ценю больше всего в своих друзьях.**

Преданность. То, что я могу на них положиться.

**Мой основной недостаток.**

Я прямолинеен и говорю то, что думаю.

**Мое любимое занятие.**

Моя работа.

**Моя мечта о счастье.**

Иметь полную свободу.

**Что было бы для меня самым большим несчастьем.**

Потерять здоровье и быть неспособным двигаться.

**Кем бы я хотел быть.**

Человеком, не подчиняющимся обстоятельствам.

**Страна, в которой я хотел бы жить.**

Там, где я родился.

**Цвет, который я предпочитаю.**

Голубой.

**Цветок, который я предпочитаю.**

Горечавка.

**Птица, которую я предпочитаю.**

Воробей.

**Мои любимые писатели. Мои любимые поэты.**

Данте.

**Мои герои в беллетристике.**

Текс Уиллер.

**Мои любимые композиторы.**

Россини.

**Мои любимые художники.**

Гоген.

**Мои герои в реальной жизни.**

Нет ответа.

**Мои герои в истории.**

Жанна д'Арк.

**Мои любимые имена.**

Лаура.

**Что я ненавижу больше всего.**

Грубость.

**Исторические личности, которые мне не нравятся больше всего.**

Гитлер.

**Военная компания, которая мне больше всего нравится.**

Действия военных США во Второй мировой войне.

Общественные преобразование, которое я оцениваю больше всего.

Женское избирательное право.

Природный дар, который я хотел бы иметь.

Способность петь.

Как я хотел бы умереть.



114. Фердинанд Пих в студии ItalDesign (крайний справа) у макета Bugatti EB118. 1998 г.

115. Окончательный вариант Bugatti EB118. 1999 г.

116. Audi Sport Quattro. 1984 г.

Мгновенно.

Нынешнее состояние моей души.

Оптимистическое.

Ошибки, которые я могу переносить.

Ошибки любви.

Мой девиз.

Стремись.

## ФЕРДИНАНД ПИХ – ЕЩЕ И ДИЗАЙНЕР?

С сентября по декабрь 1999 года глава концерна Volkswagen Фердинанд Пих (Ferdinand Piech) трижды приезжал в Турин и лично контролировал дизайн-процесс создания нового суперседана Bugatti EB118. В результа-

те первоначальные предложения ItalDesign были существенно скорректированы. Полностью был изменен характер подоконной линии в районе заднего окна, форма всей светотехники, а также на 130 мм увеличен задний свес багажника. Иным стал рисунок колесных дисков, а также декоративной решетки на боковине переднего крыла.

## QUATTRO – СЛОВО ИТАЛЬЯНСКОЕ

Слово «Quattro» является культовым для множества автомобильных фанатов. Оно означает и современные полноприводные автомобили фирмы Audi, и выверенный до звона стиль, и рисунок двухдверного купе, которое хотя и не выпускается вот уже два десятка лет, но не теряет своей привлекательности. Quattro – итальянское слово, и в этом смысле это дает подсказку к происхождению дизайна этого автомобиля.

В 1978 году главный дизайнер фирмы ItalDesign Джорджетто Джуджаро закончил работу над заказом от немецкой фирмы Audi по созданию трехобъемного седана серии 4000,

которому был присвоен индекс 80. Как всегда, Джуджаро справился с работой блестяще: автомобиль узнавался в качестве продукции Audi, был элегантен и послужил своеобразным донором для всего модельного ряда фирмы в 80-е годы. Стиль вовсе не являлся инновационным и содержал в себе ссылки на дизайн VW Passat 1973 года, имел четко выверенные пропорции и отработанные детали. Характерной деталью стала прямоугольная форма светотехники. Единственно, в чем традиционно сомневался Джуджаро, так это в высоте кузова, которая, по его мнению, должна была быть больше, облегчая посадку в автомобиль. Наверное, поэтому руководство Audi решило доверить проектирование спортивного купе не Джуджаро, а своей команде дизайнеров из Ингольштадта под руководством Мартина Смита (Martin Smith), которые и создали низкий и стремительный автомобиль, названный итальянским словом «Quattro», как дань уважения маэстро Джуджаро.



117. Nazca M12 Concept.  
1992 г.
118. Structura Concept.  
1998 г.

## СЕБЕ ЛЮБИМОМУ

Делать себе подарки – на первый взгляд скучно. Однако уже на второй взгляд над таким презентом можно будет увидеть ореол пользы. Это и понятно, ведь подарком вряд ли будет трехлитровый хрустальный графин коньяка или тяжеленный портфель с надписью: «От товарищей по работе». Подаренная самому себе вещь будет, прежде всего, необходимой в деле. Именно такие подарки преподносят себе на круглые и другие даты итальянские кузовные ателье.

Хотя итальянцы и одаривают себя исключительно автомобильными концептами, однообразие в их формах не наблюдается. Например, к 70-летию фирмы Pininfarina ее дизайнеры изваяли подлинную скульптуру на колесах – концепт Rossa, а дизайнеры Bertone поздравили себя с 90-летием фирмы концепцией автомобиля в стиле зрелого кубизма – Novanta. Поскольку автомобильный дизайн весьма затратен, даже юбилеи принято обращать в выгоду. В этой связи концепт Novanta сыграл роль пластического ключа новой философии Saab, а концепт Rossa будет несомненно использован при создании будущих моделей Ferrari. В 2003 году свой 35-летний юбилей отметила фирма ItalDesign – Giugiaro.

Праздник получился двойной. Один – для известнейшей дизайнерской фирмы, другой – для талантливого человека Джорджетто Джуджаро, дизайнера и бизнесмена, которому исполнилось 65 лет. Последнее десятилетие XX века началось для ItalDesign с нового витка, ибо бизнес фирмы стал семейным. В лучших традициях Италии Джуджаро, его патрон и главный конструктор Альдо Мантовани начали активно выдвигать на первые роли в бизнесе своих сыновей Фабрицио и Марко. Первой работой, в которой Джуджаро-отец и Джуджаро-сын выступили как соавторы, стал концепт Nazca M12 [рис. 117]. А спустя семь лет, готовясь отметить тридцатилетний юбилей ItalDesign, молодое поколение представило концепт Structura

[рис. 118], чей дизайн многим казался слишком радикальным.

Прошло пять лет, и снова повод, новая работа – концепт Corvette Moray [рис. 119]. Хотя его автором официально был объявлен Джуджаро-младший, рука, а главное голова отца проявляется в ней с неприкрытой очевидностью. Во-первых, Moray – это явный ремейк на одну из самых известных концепций маэстро



**119. Chevrolet Corvette Moray Concept.** Дизайн Д. Джуджаро. 2003 г.

**120. Chevrolet Corvair Testudo.** Демонстрационный рисунок Д. Джуджаро. 1963 г.

Chevrolet Corvair Testudo 1963 года [рис. 120], а заодно и на Corvette 1964 года [рис. 122]. Во-вторых, Moray последовательно развивает идею Джуджаро-старшего о стеклянной крыше для спортивного купе с замысловатой кинематикой открывания дверей. Сорок лет прошло со времени достопамятного обращения итальянского дизайнера к «иконе» под именем Chevrolet и вот вторая попытка. Все эти годы американская сторона оставалась равнодушной к идее ItalDesign исполнить свое прочтение темы Corvette. Свое согласие дал лишь Боб Лутц (Bob Lutz), посчитавший 50-летие славного бренда основанием для риска. Именно риска, поскольку подавляющее

большинство предыдущих работ итальянцев (и не только Джуджаро, вспомните, например, судьбу Cadillac Alante от Pininfarina), нацеленных на рынок Нового Света, американцев «не зажигали». Что теперь?

Так же, как и раньше, Moray ни в коей мере не был прототипом будущего Corvette, а лишь видением современной мировой моды и стиля. Каковы они? Во-первых, это не ретро, а стайлинг, суммирующий образы и характер трех поколений Corvette, выпускавшихся с 1964 года по настоящее время. Силуэт прост, а его образующая линия по-итальянски лаконична. Архитектура также не многословна и характерна скорее для родстера со съёмным верхом, чем для купе. Идея невидимого стеклянного купола, пожалуй, единственное принципиальное для концепции чисто итальянское ноу-хау, принадлежавшее Джуджаро-старшему, раскрывшее его секрет в проектах 90-х годов – Bugatti ID90 и Nazca. Посмотрите, как тонко интерпретирован скандально известный продольный стрингер, разделяющий заднее окно на две части, который для Corvette Sting Ray придумал американский стилист Билл Митчелл. В результате концепт от Джуджаро – явный ремейк на стиль последних поколений культового Chevrolet Corvette. Это и обрезанный под прямым углом «хвост», в срез которого имплантированы четыре культовых кругляка задней светотехники.

Трудности возникли с узнаваемостью «лица» автомобиля, ведь многие модели Corvette не с видимыми «глазами-фарами», а с закрытыми или убирающимися в выключенном состоянии. Такие конструкции светотехники сегодня под запретом, в этой связи современную высокотехнологическую оптику Джуджаро пришлось маскировать световыми линиями и бликами на кузове. Все сделано ярко и мастерски. Внутри – каноническая симметрия архитектуры панели приборов и «калифорнийское буйство» контрастной отделки синей и красной



- 121.** Фабрицио (крайний слева) и Джорджетто Джуджаро  
**122.** Chevrolet Corvette Sting Ray 1964 г. дал тему пластики задней части кузова Moгау и конструкции его крыши  
**123.** Ferrari Rossa – подарок дизайнеров Pininfarina к 70-летнему юбилею своей фирмы. 2000 г.

кожи, а также полированного металла. Может показаться, что на тридцать пятом году своего существования фирма ItalDesign сменила акценты, так как приоритет отдан

стилю, а функциональные фантазии Джуджаро-старшего больше не создадут маленьких шедевров типа Golf или Uno. Однако не будем торопиться с выводами, ведь фирма, созданная Джорджетто Джуджаро, – неперемный участник таких утилитарных брендов, как Daewoo, Seat, Subaru, Fiat и Volkswagen, а ее дизайнеры способны разрабатывать сегодня 10–15 (!) проектов в год, один из которых может быть таким же, как Moгау, ярким подарком всем нам.

**ВСЕ ЭТО СПРОЕКТИРОВАЛ ДЖУДЖАРО И ЕГО КОМАНДА:**

|   |   |  |
|---|---|--|
| <u>1958</u><br>Fiat Minivan   | De Tomazo Mangusta<br>Maserati Ghibli   | Maserati Quattroporte<br>BMW Karmann Asso<br>di Quadri   |
| <u>1959</u><br>Alfa Romeo 2000/2600 Sprint<br>Gordon Keeble GT  | Fiat 850 Vanessa  | BMW MI<br>Fiat Panda   |
| <u>1960</u><br>Alfa Romeo Giulia GT<br>Ferrari 250 GT Bertone<br>BMW 3200 CS<br>Aston Martin DB4 GT Jet   | <u>1967</u><br>Iso Rivolta Fidia<br>Oldsmobile TornadoThor<br>Rowan Elettrica<br>Maserati Ghibli Spider<br>Alfa Romeo Alfasud berlina | <u>1977</u><br>Megagamma   |
| <u>1961</u><br>Maserati 5000 GT Bertone<br>ASA 1000 Coupe<br>Simca 1000/1200S Coupe<br>Iso Rivolta 300/340GT<br>Mazda Luce 1000/1500  | <u>1968</u><br>Maserati Simun<br>Bizzarrini Manta<br>Suzuki Microutilitaria<br>Alfa Romeo Alfetta GT                                  | <u>1978</u><br>M8<br>Isuzu Asso di Fiori<br>Lancia Thema   |
| <u>1962</u><br>Ferrari 250 GT Bertone<br>Alfa Romeo 2000 Spring<br>Alfa Romeo 2600 HS   | <u>1969</u><br>Alfa Romeo 33/2 Iguana<br>Abarth 1600 Coupe<br>Maserati Bora<br>Alfa Romeo Alfasud Sprint<br>VW Passat (Dasher)        | <u>1979</u><br>Isuzu Piazza (Impuls)<br>Hyundai Stellar<br>Saab 9000<br>Medusa   |
| <u>1963</u><br>Iso Grifo<br>Chevrolet Corvair Testudo<br>Alfa Romeo Giulia Sport<br>Special<br>Fiat 850 Spider  | <u>1970</u><br>VW Golf<br>VW Porsche Tapiro<br>VW Karmann Cheetah<br>VW Scirocco<br>Alfa Romeo Alfasud Caimano<br>Maserati Boomerang  | <u>1980</u><br>Fiat Uno<br>Fiat Panda 4x4 Strip<br>Lancia Prisma<br>Lamborghini Marco Polo   |
| <u>1964</u><br>Mazda Luce 1500/1800<br>Iso Grifo Spider<br>ASA 1000 Spider<br>Bizzarrini GT Strada<br>Alfa Romeo Canguro<br>Ford Mustang Automobile<br>Quarterli<br>Innocenti 186 GT<br>Fiat Dino Coupe | <u>1971</u><br>Maserati Merak<br>Lotus Esprit   | <u>1981</u><br>Fiat Croma<br>Lancia Delta 4x4 turbo Orca<br>SEAT Ibiza<br>Isuzu Gemini Coupe<br>Isuzu Gemini (Chevrolet<br>Spectrum)                         |
| <u>1965</u><br>Fiat Abarth 1000 OTR<br>Alfa Romeo 1750/2000<br>Isuzu 117 Coupe<br>De Tomaso 2000<br>Competizione  | <u>1972</u><br>Audi Karmann Asso di Picche<br>Hyundai Pony  | <u>1982</u><br>Capsula<br>Hyundai Exel<br>Hyundai Presto<br>Fiat Premio (Duna)<br>SEAT Malaga<br>Renault 21 (Medaillon)<br>Eagle Premier<br>Renault Gabbiano |
| <u>1966</u><br>De Tomazo Pampero  | <u>1973</u><br>Hyundai Pony Coupe<br>Maserati Coupe 2+2<br>Medici I<br>Audi 80 (400)  | <u>1983</u><br>Fiat Elba<br>Eagle D-59<br>Lotus Etna<br>Marlin<br>Maya<br>ZCZ Florida  |
|   | <u>1974</u><br>De Lorean DMC 12<br>Lancia Delta<br>New York Taxi  |  |
|   | <u>1975</u><br>Medici II  |  |

- 1984  
Together
- 1985  
Maya II ES  
Maya II EM  
Machimoto  
Orbit
- 1986  
Oldsmobile Incas  
PR 780  
PR 770
- 1987  
PR 790
- 1988  
Aztec  
Aspid  
Asgard  
Renault 19  
Hyundai Sonata
- 1989  
SEAT Proto T
- 1990  
SEAT Proto TL  
Jaguar Kensington  
Bugatti ID 90  
SEAT Proto C
- 1991  
Nazca M12  
Subaru SVX  
SEAT Toledo  
Aztec Compact  
Nazca C2  
Toyota Aristo
- 1992  
Columbus  
Biga  
ID Cinquecento
- 1993  
Fiat Punto  
Fiat Punto Cabrio  
SEAT Cordoba/VW City Golf  
ID Cinquecento Lucciola
- 1994  
Lexus Landau  
Firepoint
- 1995  
Daewoo Bucrane  
SEAT Cordoba SX Coupe  
Lamborghini Cala
- 1996  
Formula 4  
Formula Hammer  
Daewoo Lanos Notchback  
Fian Legram
- 1997  
Daewoo Lanos/Leganza  
Hatchback  
Scighera  
Scighira GT  
Daewoo Leganza  
Maserati GT 3200  
Daewoo D'Arts Volkswagen  
W12
- 1998  
Daewoo Matiz  
Bugatti EB118  
Structura
- 1999  
Maserati Buran  
Bugatti EB118  
Bugatti 18/3 Chiron
- 2000  
Ligier BeUp  
Tuareg  
ID Virtual 1  
ID Virtual 2
- 2001  
Volvo Safety Concept Car  
Aston Martin Twenty-Twenty  
Maserati 3200 S  
Maserati 3200 Spider  
Maserati Kubang
- 2002  
Alfa Romeo Brera  
Daewoo Kalos  
Maserati Coupe
- 2003  
Chevrolet Moray  
Fiat MPV  
Daewoo Magnus
- Fiat Idea  
Alfa Romeo 156  
Fiat MPV
- 2004  
Fiat Palio  
Daewoo Lacetti  
Toyota Alessandro Volta  
Alfa Romeo Visconti
- 2005  
Zhonghua Zunchi  
Fiat Grande Punto  
Fiat Sedici  
Fiat Croma  
Ferrari GG50  
Nessie  
Alfa Romeo 159
- 2006  
Alfa Romeo 159 Sportwagon  
Mustang  
Daihatsu D-Compact  
G9 Proect  
BMW Vad
- И это еще не все...
- ЭТО ITALDESIGN:**  
Вагон метро для Копенгагена  
Скоростной поезд Eurostar  
Мини-бас Iveco Downtown  
Кабина грузовика Astra  
Автобус Volvo Italia  
Семейство Fiat Ducato
- ...И ЭТО ТОЖЕ:**  
Часы серии Seiko  
Speedmaster  
Яхта Cantieri Tulio Abbate  
Фотоаппарат Nikon F4  
Зубоврачебная установка  
Isotron  
Бутылка для минеральной воды Bernardo  
Телефон Swatch.

**МАРЧЕЛЛО ГАНДИНИ.  
ТЕРРИТОРИЯ ТВОРЧЕСТВА**



Марчелло («Лелло») Гандини (Marcello «Lello» Gandini) – автомобильный дизайнер. Родился 26 августа 1938 года в Турине. Получил образование инженера-механика. С 1966 по 1979 год – главный дизайнер фирмы Carrozzeria Bertone. За время работы создал более тридцати прототипов и концептов, среди которых были такие этапные для мирового дизайна модели, как Carabo и Stratos Zero. Создал стиль фирмы Lamborghini 70–90-х годов и такие прототипы, как Marzal [рис. 124], Espada, Urraco, Jarama, Countach и Diablo. В начале 70-х годов спроектировал Lancia Stratos. С 1984 года Марчелло Гандини работает один.

Среди его постоянных клиентов фирмы Audi, Citroen, Renault, Maserati, De Tomaso и Stola.

В отличие от своих итальянских коллег, дизайнер Марчелло Гандини не превратил свою фамилию в эффектный логотип и лишь изредка его автограф можно увидеть на специальной декоративной пластинке, укрепленной на кузовах разработанных им автомобилей. Так было в 70-е годы, когда был создан знаменитый Countach и когда в самый канун XXI века Гандини построил концепт Stola 81. Однако если бы эмблема все же была, то она украсила бы добрую коллекцию автомобилей, что были

спроектированы дизайнером лишь за время работы у одного Нуччо Бертоне. Но об этом знали лишь профессионалы, но со стороны казалось, что Гандини был всегда в тени и находился в своем средневековом доме как бы в добровольной изоляции. Наверное, это действительно избавляло его от лавиной доли всего наносного и суетного, но в то же время заставляло постоянно быть наедине с собой и со своим творчеством...

Марчелло Гандини родился в состоятельной семье туринского аристократа, все свое свободное время отдававшего музыке. Произведения, написанные им, при желании можно услышать и сегодня. К карьере музыканта готовили и сына, который, к несчастью для отца-музыканта, имел еще и способности к рисованию. Его жизнь изменилась в одно мгновение, когда он полностью посвятил себя изучению механики и конструкции



**124.** Lamborghini Marzal. Дизайн М. Гандини. 1967 г.

**125.** Lamborghini Countach. Дизайн М. Гандини. 1974 г.

автомобиля. Впоследствии эти знания очень ему пригодятся, поскольку позволят свободно общаться с конструкторами и технологами, а его предложения по форме всегда будут подкреплены целесообразностью и расчетом.

Первой практической работой Гандини стало

укорачивание кузова машины приятеля, который таким образом хотел сократить ее вес и выиграть в скорости. Получилось что-то напоминающее аэродинамический концепт Камма. Стала ли машина от этого ездить быстрее – неизвестно, но с этого времени работы прибавилось, ибо многие его друзья, прослышав про новое увлечение Марчелло, обращались к нему с регулировкой двигателя или настройкой подвески гоночного автомобиля. Время от времени «автотюнинг от Гандини» приносил успех и позволял переделанным им автомобилям выигрывать соревнования. Все эти опыты не давали материального благополучия, и Гандини начал заниматься всем подряд: рисовал мультфильмы, оформлял интерьеры. Но даже когда он придумывал орнамент для обоев, его голова была занята только одним – автомобилями.

Помог случай: в начале шестидесятых годов его представили Нуччо Бертоне. Однако лишь спустя несколько лет после того знакомства они случайно встретились на взморье, и Бертоне сделал предложение сотрудничать с ним. Так Гандини пришел в Дом высокой автомобильной моды Bertone. С этого момента и наступил его звездный час, который продлился целых четырнадцать лет... Тогда же он впервые встретился с дизайнером Джорджетто Джуджаро. С этих пор их будут сравнивать почти постоянно, а они не всегда по своей воле будут поставлены в позы соперников. У Bertone они не смогли ужиться как два тигра (по году рождения), да и двух лидеров не может быть просто по определению.

Через год Джуджаро перешел на Ghia, а вскоре организовал собственное дело – фирму ItalDesign. На Bertone он оставил неоконченные работы, эскизы, рисунки. Среди них были первые прикидки среднемоторного суперкара Lamborghini Miura. Пластический ключ этого автомобиля был найден им в предыдущей работе – прототипе Testudo.

Мига задумывалась такой же скульптурной, с запрокинутыми овальными фарами, выразительно смотревшими в небо.

Гандини пришлось завершать работу, сохранив при этом преемственность Lamborghini и придав ей неповторимую утонченность своего видения. В этом же году он потерпел одну из своих неудач, о которой будет помнить всегда, речь идет о нарушении всех



**126. Lancia Stratos HP. Дизайн**

М.Гандини. 1972 г.

**127. Lamborghini Diablo. Дизайн**

М.Гандини. 1990 г.

**128. Gizeta Moroder V16T. Дизайн**

М.Гандини. 1991 г.

законов пропорционирования, по которым обычно формируется облик скоростного суперкара, прототип Alfa Romeo Montreal получился узким и высоким.

Но время шло, постепенно работа в Bertone приносила материальный достаток

и известность. Известность, правда, была лишь в узком кругу специалистов. Маленькая готическая буква «B» – эмблема знаменитого кузовного ателье по-прежнему хранила в тайне имя создателя стиля. Но его почерк уже сложился, и рука маэстро безошибочно узнавалась как в стиле, так и в деталях. За шесть лет он практически создал лицо фирмы Lamborghini, разработав для нее напоминавших пришельцев из будущего Marzal и Espada и более спокойных по стилю Urraco и Jarama. В 1968 году Гандини спроектировал один из самых своих оригинальных прототипов – Carabo, в чьей пластике угадывались мотивы, послужившие в дальнейшем своеобразным кирпичиком в фундаменте грядущего стиля «био».

Вообще многим казалось, что процесс открытия новых направлений в автомобильной моде для Марчелло представлял собой некую игру или забаву, так легко, непринужденно и, главное, по-разному выглядели его работы. Самыми удачными для творчества стали 70-е годы, когда он создал свои самые известные и любимые автомобили Lamborghini Countach [рис. 125] и Lancia Stratos HP [рис. 126]. Оба автомобиля брали свое начало от серии прототипов, которые демонстрировались на салонах, где проверялась реакция публики и прессы.

Рука Гандини узнавалась даже в деталях. Например, мотив динамично скошенной арки заднего колеса Countach вполне мог бы заменить его автограф, а некоторые из найденных в те годы решений можно увидеть в современных работах ателье Bertone. Например, форма боковых окон концепта Bella очень напоминает то, как это было выполнено на Stratos, а ведь разделяет эти решения четверть века! Сам же Гандини практически не повторялся никогда, форма каждого последующего его автомобиля была совершенно оригинальной и разрабатывалась им одним, авторство же разделялось между ним и фирмой Bertone.

В середине 70-х годов Гандини принимает решение создать свое дело, тем более что исследовательский отдел Bertone расширился и его собирались перевести в маленький городок Каприе. В 1979 году дизайнер уходит, понимая, что расширение означает для него увеличение числа проблем. Правда с Нуччо Бертоне связь он не терял и даже в 1983 году разработал для его фирмы дизайн Citroen VX, поражающий тем, как из набора прямых линий, плоскостей, колючих и острых углов можно создать стильный и гармоничный

которого проявится в будущих разработках Volkswagen.

В 1984 году Марчелло Гандини окончательно поселился на своей вилле в маленьком городке Авильяна под Турином. Малообщительный по природе, с этого времени он стал вовсе недоступен. О том, что он жив и здоров, отныне знали лишь немногие коллеги и друзья. Такому затворничеству предшествовали четыре года реставрационных работ большого старого дома, построенного около 1630 года на сохранившемся фундаменте



129. Renault Magnum. Дизайн М. Гандини. 1991 г.



130. Maserati Chamal. Дизайн М. Гандини. 1990 г.

автомобиль. Параллельно с этой работой Марчелло заключил многолетний контракт с французской фирмой Renault и выполнил для нее заказ по рестайлингу пятой модели Renault5. Условия были очень жесткими. В частности, было необходимо сохранить угол наклона лобового стекла и основной характер пластики «пятерки», к которому привык потребитель. Надо признать, что опыт работы над маленькими автомобилями у Гандини был. Еще в 1974 году у Bertone он сделал Innocenti Mini и Audi50, стиль

X века. Украшенный живописью и гобеленами, он больше походил на музей, если бы не одно помещение на первом этаже – мастерская площадью 250 м<sup>2</sup>, где он ежедневно работал и где вскоре появится прототип Lamborghini Diablo.

Огромное помещение со стеклянной стеной в сад и белыми стенами, представлявшее собой трансформируемые плазовые доски, на которых можно прорисовывать автомобиль во всех проекциях в натуру. Натуру маэстро признает больше всего и предпочитает всем остальным методам работы, включая даже масштабные макеты. Рабочий день дизайнера начинается с быстрых небольших

набросков тех мыслей, что пришли накануне, затем они отрисовываются на плазе, работу на котором Гандини не доверяет никому и который собственно и является тем, что получает от него заказчик.

Однажды эта методика едва не стоила Гандини престижного заказа от Lamborghini, когда президент фирмы Эмиль Новаро (Emil Novaro) выделил средства лишь на мас-



**131.** Bugatti EB110 – прототип  
1990 г.

**132.** Авильяна – дорога  
к дому Гандини. 2002 г.

**133.** Stola S81  
(полноразмерный макет).  
2000 г.

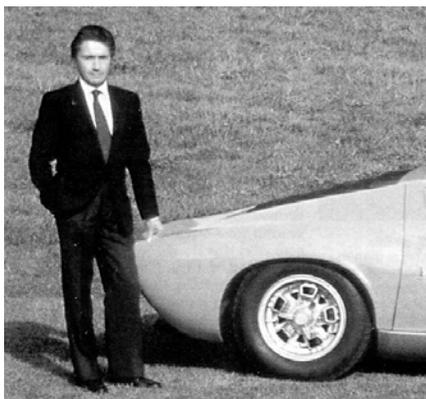
штабную проработку кузова в масштабе 1:5. На этих условиях Гандини отказался от работы сразу и ее передали Джуджаро, который довел проект до стадии плазовой разработки кузова и тоже отказался. Казалось, что

сомнениям и переговорам не будет конца. Лишь в ноябре 1985 года Марчелло удалось настоять на своем, и стоимость натурального макета была включена в смету. К маю 1986 года первый вариант Diablo [рис. 127] был готов, а затем маэстро выполнил еще два. Поскольку своими идеями Марчелло разбрасываться не привык, один из вариантов суперкара воплотился в автомобиле Cizeta Moroder V16T [рис. 128], а некоторые детали угадывались в дизайне Maserati Shamal [рис. 130].

Принято считать, что окончательный вариант Diablo с необычно выгнутой подоконной линией и мягкой пластикой ближе по стилю к классическим Ferrari или вообще к американскому вкусу (действительно, окончательный вариант доводился стилистами фирмы Chrysler), нежели к предыдущему злему и острохарактерному Countach. Может быть, ведь Гандини в творчестве всегда непредсказуем, и его планы надежно скрыты от посторонних глаз. С 1990 года маэстро работает лишь по небольшим контрактам и дает консультации. Среди его клиентов – фирмы Audi, De Tomaso, Maserati, он также создает проекты мотоциклов и вертолетов. В это время особенно плодотворно проявляется сотрудничество Гандини с Renault, для которого создаются магистральные тягачи Magnum [рис. 129] и вариант компактного автомобильчика, выполненного по программе Twingo.

В начале 90-х годов одна из европейских фирм (какая – это коммерческая тайна) выкупила у дизайнера проект мини-автомобиля, который от шасси и компоновки до стиля создал у себя в домашней студии. Концепт был рассчитан на 80% роботизированную сборку, технологию которой также разработал Гандини. После неудачи с двумя прототипами Bugatti EB110, когда он не по своей воле был вынужден отойти от этой работы и ее совсем не так, как задумывал он, завершил другой дизайнер, имя Гандини практически сошло со страниц прессы.

О том, чтобы увидеть маэстро на каком-либо многолюдном party, не могло быть и речи. Со стороны казалось, что его дом, к которому ведет неприметная горная дорога [рис. 132], схожая с пастушьей тропой, стал местом добровольного заточения. Однако это не так или вернее совсем не так – Гандини как обычно работал. Подтверждением этого стал концепт Stola S81 [рис. 133], дебютировавший на Туринском салоне 2000 года. Впервые в мировой практике автомобильного дизайна Марчелло Гандини выполнил авторский ремейк своего прежнего проекта – автомобиля Lancia Stratos, выпускавшегося тридцать лет назад...



134. Марчелло Гандини рядом с Lamborghini Miura. 1966 г.



135. Джорджетто Джуджаро рядом с Maserati Ghibli (слева) и Марчелло Гандини рядом с Lamborghini Miura (справа). 1970 г.

В среде музыкантов ремейк распространен довольно широко, бытует мнение, что эта форма творчества характеризует последние попытки поддержания былой славы и популярности. К Марчелло Гандини общепринятые мерки никогда не подходили, за славой и популярностью он никогда не гонялся. А что до того, что он уединенно

живет и работает один, то напомним: подлинное произведение искусства всегда было, есть и будет результатом усилий личности. Такой, как Гандини.

#### LAMBORGHINI MIURA. КТО ЕЕ АВТОР?

Вот как писал в 1996 году английский журнал Classic & Sport Car: «Полученная недавно информация позволит прекратить распри вокруг авторства Lamborghini Miura. В настоящее время три имени называются в связи с этим автомобилем: Bertone, Джуджаро и Гандини. Хотя блестящая буква “B” на боку Miura – эмблема Bertone, Нуччо является таким же ее автором, как Серджио Пининфарина по отношению к Ferrari Daytona. Исключительно от его стилистов. В ноябре 1965 года, за пять месяцев до появления Miura, Джуджаро – тогда уже весьма знаменитый – ушел на фирму Ghia, его сменил 27-летний Гандини и во всех без исключения монографиях авторство создания Miura приписывалось именно ему. Однако Джуджаро утверждает, что дизайн знаменитого автомобиля базировался на принадлежащих ему рисунках. Только Лука Чиферри – руководитель PR-службы фирмы ItalDesign видел их. По его словам, без сомнения, это были формы канонического теперь автомобиля. Трехчетвертные рисунки и профили с подписью Джуджаро и датами – октябрь-ноябрь 1964 года.

А вот как рассказывает об этом Джуджаро: «Когда я покинул Bertone, у меня не было возможности проследить за всем. Оригиналы рисунков остались на фирме. Гандини взял мои рисунки и закончил машину, которая на 70% моя. Даже сам Bertone не знал всего этого. Когда я сменил Скальоне, то часто работал по выходным дома, поэтому часть эскизов сохранилась и у меня. Мне надо было сразу предъявить их, но я боялся обидеть маэстро Bertone. Так я потерял формальное авторство в этом автомобиле».



### РЕМЕЙК ОТ МАЭСТРО

До недавнего времени термином «ремейк» (от английского remake – переделка) было принято обозначать лишь авторские интерпретации популярных некогда музыкальных произведений. Применительно

136. Оригина́л Lancia Stratos. 1971 г.

Рис. Розанова Н.Е.

к автомобильному дизайну и, в частности, к таким новоделам, как Volkswagen New Beetle или новый Mini, употреблялся термин «ретро», который характеризовал лишь формальное внешнее сходство с прославленными оригиналами.



137. Ремейк Stola S81. 2000 г.

Рис. Розанова Н.Е.

Итальянский дизайнер Марчелло Гандини первым сделал невозможное: он, как говорится, дважды вошел в одну воду, тридцать лет спустя создав свою легендарную Lancia Stratos во второй раз. Инициатором столь неординарного поступка выступила итальянская

кузовостроительная фирма Stola, с 1919 года работающая на рынке дизайнерских услуг для автомобилестроения. А началось все с того, что талантливый инженер Альфредо Стола оказался соседом также талантливого инженера Винченцо Ланчи. Этому

на первый взгляд бытовому факту во многом обязано мировое автомобилестроение, ибо в результате такого счастливого соседства в 1921 году на свет появилась первая в мире несущая конструкция кузова легкового автомобиля, а год спустя – серийная модель Lancia Lambda.

В начале XXI века фирма Stola – это несколько филиалов, которые разрабатывают прототипы для таких именитых производителей, как Ford Europe, Fiat, Saab, Renault, Mercedes и Audi, и высокие технологии, которыми оперирует производство, привлекают Lamborghini, Minardi, а также Scuderia Italia F1.

Идея постройки концепта S81 родилась не только в связи с 80-летием фирмы Stola, но и благодаря традиции участия в туринских салонах. Присутствие на них итальянских кузовных ателье – дело особое и такое же обязательное, как наличие печати в удостоверении личности, продлевающей срок его действия. Вначале возникла идея постройки концептуального родстера, который смог бы послужить прототипом для серийного автомобиля. Однако найти подходящие для этого шасси и двигатель не удавалось.

Время шло, до салона оставался год... Решение пришло неожиданно, когда сын директора фирмы Роберто Стола – Альфредо вдруг вспомнил свою юность и свой первый автомобиль, на котором он учился ездить, а после школы развозил по домам одноклассниц. Это был огненно-красный Stratos от кузовостроительного ателье Bertone, дизайн которого в 1971 году выполнил Марчелло Гандини. Воспоминания были настолько яркими, что у Альфредо появилась неординарная идея создать ремейк этого автомобиля. Дело упрощалось тем, что с автором дизайна Stratos Stola уже сотрудничал, проектируя 110-ю модель воссозданного Bugatti. Гандини согласился, не раздумывая. В декабре 1999 года он начал рисовать первые эскизы,

а уже в феврале предоставил масштабный макет прототипа S81 с треугольной эмблемой Lancia на «носу» автомобиля и в центре хитроумных по рисунку колесных дисков. Впоследствии треугольник центральной эмблемы посередине декоративной облицовки радиатора был заменен на прямоугольник с логотипом Stola и автографом Марчелло Гандини.

По признанию маэстро он всегда любил этап проектирования, а от воплощенных автомобилей не ждал ничего хорошего. Этому его научил опыт разработки более шестидесяти проектов, среди которых лишь два получились такими, как он их задумывал. Одним из них он всегда считал Stratos, поэтому идея современного прочтения его формы и пластики для Гандини представляла огромный интерес. Классический Stratos был спроектирован как «боевой» автомобиль для ралли, и это во многом объясняло стиль и характер его дизайна.

Мускулистый рельеф передних крыльев свидетельствовал о нешуточных запасах прочности подвески, а почти формальные прорези боковых окон – о том, что гонщику надлежит сосредоточиться лишь на переднем обзоре. Современный прототип Stola задумывался как автомобиль для езды ради удовольствия и острых ощущений. Именно поэтому для прототипа S81 дизайнер выбирает комбинированный кузов типа тарга со съемной секцией жесткой крыши над водителем и пассажиром. Позже он принимает решение предусмотреть в конструкции возможность демонтажа лобового стекла, что давало владельцу автомобиля свободу выбора между кузовами родстер, тарга или совершенно открытой баркеттой, для езды на которой предусматривалась пара защитных шлемов.

Ремейк получился более длиннобазным и приобрел в этой связи иные пропорции, чем оригинальный Stratos. Однако автомобиль был узнаваем благодаря клинообразному

силуэту основного объема и панорамному лобовому стеклу, незаметно переходящему в вызывающе узкие боковые окна. Схожесть с оригиналом обеспечивали и многочисленные отверстия для входа и выхода охлаждающего воздуха, предельно короткий задний свес, а также интегрированная в поверхность кузова передняя светотехника.

Интерьер автомобиля был предельно функционален, он напоминает предшественника модели Stratos – концепт Stratos Zero 1970 года. Из-за исключительно низкой посадки водителя внутреннее пространство организуется лишь двумя распластанными по полу кевларовыми ложементами, которые заменяют привычные сиденья, а также странноватой по виду конструкцией, исполняющей роль панели приборов.

Итак, новый век и новая работа маэстро Гандини, судя по всему, уже стала классическим примером авторского ремейка в автодизайне. Однако об этой форме творчества (по крайней мере в музыке) бытует мнение, будто ремейк обычно является последней попыткой поддержания былой, ныне угасающей славы и популярности. К маэстро Гандини общепринятые определения никогда не подходили, ибо за славой и популярностью он не гонялся, более того, вел настолько затворнический образ жизни, что журналисты успели несколько раз его заочно похоронить. Если верить приметам, то отмеченному таким образом человеку судьбой суждено прожить долго и еще многое сделать. В такие приметы верю и я.

#### **P.S.**

Поверхность кузова S81 непривычно матовая и лишена характерной для всех остальных автомобилей особенности – отражать подобно зеркалу свет, его блики и рефлекс, отражения которых привычно рисуют форму автомобиля. Однако безбликовая матовая

поверхность применялась в автомобилестроении и ранее. Так, в 20–30-е годы фирма Weymann получала подобный эффект, обтягивая кузова специально обработанной тканью. А что это сегодня? Еще один ремейк от маэстро Гандини?

#### **СТОЛА**

Одна из старейших итальянских автомобильных кузовных фирм. Была основана в 1919 году в Турине кузовщиком Альфредо Стола (Stola) как кузовное ателье, придававшее большое значение моделированию и макетированию. Среди первых заказчиков ателье была фирма Lancia, которая в 1921 году заказала дизайн несущего кузова для революционной модели Lambda. Благодаря личной дружбе Винченцо Ланчи и Альфредо Стола марка Lancia становится приоритетным заказчиком на долгие годы. Отличительной особенностью фирмы всегда был поиск авангардных и нетрадиционных решений. В 60-е годы фирма полностью переключается на производство штампового оборудования для промышленного изготовления автомобильных кузовов. К началу XXI века фирма располагала филиалами, включая Италию, Францию, Китай, Бразилию и США. В частности, в Бразилии расположен завод полного производственного цикла производства автомобильных кузовов. Stola также является крупнейшей европейской фирмой, специализирующейся на проектировании и изготовлении демонстрационных моделей и ходовых демонстраторов для шоу и салонов.

**ВАЛЬТЕР МАРИЯ ДЕ' СИЛЬВА.  
ШТРИХИ К СТИЛЮ ALFA ROMEO**



Вальтер Мария де' Сильва (Walter Maria de Silva) – дизайнер. Родился в 1951 году недалеко от Милана, в городе Лекко провинции Комо (Италия). Свою карьеру начал в начале 70-х годов в Centro Stile Fiat. Некоторое время работал в студии Рудольфа Бонетто (Rudolfo Bonetto), а с 1978 года на фирме I.DE.A. С 1986 по 1998 год занимал пост главы Centro Stile Alfa Romeo.

Де' Сильва родился в семье художника-графика, поэтому рисование для юного Вальтера стало таким же естественным занятием, как для других детей игра в лапту. В 1961 году глава семьи занял пост арт-директора фирмы Fiat, и вскоре семья переехала в Турин,

который Вальтер отчего-то сразу невзлюбил. Сидя на подоконнике, он вспоминал свой любимый Милан и мечтал туда вернуться как можно скорее. По счастливой случайности окна их квартиры выходили на выставочный комплекс мотор-шоу, поэтому мальчик волей-неволей был среди тех, кто первым видел прибытие концептов и прототипов на очередной автосалон. Он завел за правило там же, на подоконнике, зарисовывать все свои мечты и все увиденное в блокнот и записную книжку. Позже, в 90-е годы, именно на аналогичных страницах будут зарождаться контуры будущих бестселлеров Alfa Romeo. А пока после окончания

школы с согласия отца он поступает в училище, готовящее технический персонал для конструкторских работ.

В 1969 году Вальтера представляют тогдашнему руководителю Центр стиля Fiat Паоло Боано, а в 1972 году он приходит к нему работать. Его взяли на должность техника пятой категории и поручили изготовление кузовных лекал. Этой работы он не понимал и болезненно ее переносил, хотя, быть может,

в Милане студию перспективных разработок стиля. Попав в эту команду, де' Сильва возвращается в любимый Милан, где создает интерьеры Uno, коммерческого Ducato, а также Ritmo, за который получает свою первую национальную премию «Золотой циркуль». В 1979 году на вольные хлеба уходит один из ведущих менеджеров Fiat – Франко Монтегаци, который организует собственное дело – фирму I.DE.A.



**138.** Alfa Romeo Proteo. Дизайн В. М. де' Сильва. 1991 г.

**139.** Alfa Romeo 155. Дизайн В. М. де' Сильва. 1992 г.

именно она превратила техника в мастера отточенной и легкой линии, которая неизменно будет ассоциироваться с его рукой, а также со стилем фирмы Alfa Romeo. Впрочем, вскоре неприятное закончилось и его перевели в группу Чиварди (Civardi), где вместе с Пио Манцу он начинает работать над дизайном Fiat 127, а затем над интерьерами Ritmo и 125-й модели для польского Fiat. В 1975 году хозяин Fiat Джованни Аньелли поручает Рудольфо Бонетто организовать



Каркасно-панельный концепт Fiat VCC становится вехой как для новорожденной фирмы, так и для концерна и, конечно же, для самого де' Сильвы. На I.DE.A. он проработал девять лет, за которые создал Tipo 2 и семейство Tempra, успех которых внес новые оттенки в имидж фирмы, а также круто изменил жизнь самого Вальтера, которому в 1986 году была предложена должность главного дизайнера Alfa Romeo. От этого предложения он не мог отказаться, потому что место будущей работы располагалось в городе его детства – любимом Милане.

К этому времени Alfa Romeo имела серьезные проблемы по всем направлениям своей

деятельности, начиная с концепции развития и кончая сбытом. Казалось, что от известной прежде фирмы остался лишь эфемерный образ былых традиций и спортивных успехов, которые таяли и растворялись, как снег в марте. Руководство фирмы предпринимало тщетные усилия по спасению, поэтому проект флагман-

конца XX века. В 1987 году фирма вливается в гигантский концерн Fiat, тогда же Вальтер де' Сильва становится руководителем Центра стиля.

Своеобразную новую грань в дизайне Alfa Romeo де' Сильва находит не сразу – лишь после кропотливых усилий по рестайлингу 33-й модели, созданию концепта Proteo,



140. Alfa Romeo 145. Дизайн В.М. де' Сильва. 1994 г.

141. Alfa Romeo Nuvola. 1996 г.

142. Alfa Romeo GTV Pininfarina. 1996 г.



ской модели 164 заказывается именитому ателье Pininfarina, которое создает один из самых ярких по дизайну автомобилей

а также нового образа Alfa Romeo 155. В этих работах Вальтер находит те крупницы индивидуальности, которые впоследствии станут основой совершенно нового языка, на котором в конце века он будет рассказывать о былых спортивных победах фирмы, создавать реконструкции триумфальных побед в гонках Mille Miglia, Le Mans и Monza.

Кульминацией его размышлений был концептуальный спайдер Proteo, в дизайне которого выразился манифест нового пути, манифест

исследователя будущего. Вскоре благодаря рисунку и пластике Proteo ателье Pininfarina создаст кузов для двухместного GTV, в котором целостность композиции удивительным образом сохранялась как в закрытом купе, так и в открытом родстере. Прежде всего, это стало возможным благодаря необычно сложному рельефу боковины, который доминировал и подчинял себе всю композицию.

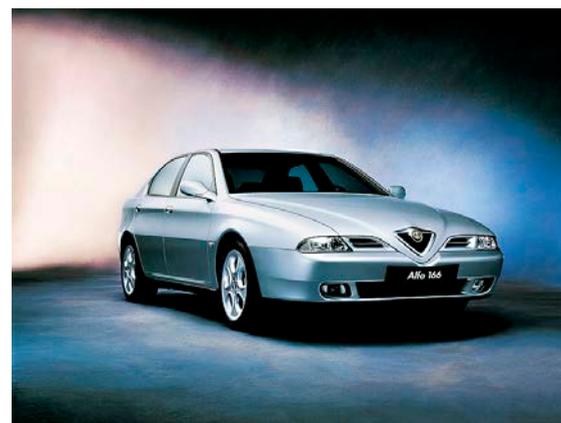


143. Alfa Romeo 156. 1997 г.

144. Alfa Romeo 166. 1998 г.

Кроме того, автомобиль отличали необычно короткий задний свес кузова и линия капота, которая плавно перетекала в переднюю стойку, а также характерно обостренный рисунок фирменной облицовки радиатора. Proteo был одним из самых удачных обращений автомобильного дизайна к прошлому. Позже де' Сильва охарактеризует свой метод очень романтично и сравнит с проблеском молнии, которая «на миг освещает и соединяет былое с будущим. Успешному увидеть

то, что соединяется этой короткой вспышкой повезло, и он может предсказывать, ибо знает настоящее и побывал в прошлом». Сказано красиво... Так же красиво Вальтер де' Сильва отныне будет создавать форму для серийных автомобилей Alfa Romeo. Эру Вальтера де' Сильвы принято отсчитывать с 1994 года, когда он создаст Alfa Romeo 145, которую отличал очень передовой стиль,



сочетавшийся с былыми пристрастиями фанов фирмы. Именно им Вальтер показал, что, имея богатую историю, вовсе не обязательно повторяться. Можно также импровизировать и даже интерпретировать. Была изменена и философия спортивных автомобилей, в частности, предлагались абсолютно новые взаимоотношения между спортом, который всегда олицетворяла марка Alfa Romeo и ее поклонниками. Все в автомобилях становилось более демократичным, да и спорт перестал быть исключительно жестким соревнованием, он становится еще и активным отдыхом, удовлетворявшим простые

взаимоотношения человека и природы. Когда спорт представлял возможности лишь для индивидуальных отношений с мощью двигателя и скоростью, для него подходили исключительно тесные двухместные купе с узкими амбразурами окон и длинными капотами. Чтобы разрушить этот стереотип, требовалась большая смелость и уверенность, что ты делаешь шаг в правильном направлении. Стиль Alfa Romeo 145 не элитен, более того, автомобиль был демократичен по классу и снабжался просторным и светлым кузовом хетчбэк.

Ранее предложенный стиль менее всего ассоциировался со спортивным автомобилем. Де' Сильва все переворачивает с ног на голову, маскируя утилитарность кузова типа универсал при помощи клееных стекол задней части салона и придав подоконной линии необычную линию рисунка. В 1996 году Alfa Romeo представляет прототип Nuvola, дизайн которого стал провозвестником новой стратегии развития стиля следующего века. И в этот раз переосмыслению вновь подвергается стилистика идола итальянского кузовостроения – спортивного родстера. Примечательно, что и в случае с Proteo, и в случае с Nuvola де' Сильва не покушался на фундаментальные устои национальной гордости – длину капота, которая превышала размеры пассажирского салона, и происхождение, которое должно было непременно иметь корни в эксклюзивном и сделанном в ручную кузове от именитого ателье. Просто он смотрел на все это иначе. Два года спустя он переносит эти классические традиции на дизайн четырехдверного седана Alfa Romeo 156. Так, на автомобиле появились эпатазирующие штрихи в виде дверных ручек, которые качеством и рисунком напоминали детализовку штучных кузовов от Touring. Одновременно с этим с машины спала агрессивность рисунка, свойственная спортивным автомобилям. Линия кромки багажника не взлетала вверх

стремительным клином, а рельеф боковины был плавным и спокойным.

Понимая, что потеря спортивности для стиля Alfa Romeo нежелательна, де' Сильва не лишает ее этих признаков. Более того, спортивность Alfa Romeo приобретает ранг самостоятельной эстетической категории. В очередной раз в этом убеждаешься, глядя на автомобиль спереди. Именно там запечатлелась история, именно там самовыразился стилист, поделившись со всеми увиденным при вспышке той самой молнии, которая на долю секунды соединила прошлое с будущим. Композиция передней части завязывается вокруг эмблемы, заключенной в традиционный для фирмы треугольный щит декоративной облицовки радиатора с пунктиром дополнительных воздухозаборников, в обе стороны от которого расходятся знаменитые «усы» Alfa Romeo.

Машина имела несомненный успех, однако все ждали, как де' Сильва поступит с флагманской моделью, которая должна была заменить знаменитую, но уже морально устаревшую Alfa Romeo 164 Pininfarina. Престижный и элегантный седан для водителя-джентльмена – вот философия нового автомобиля, получившего индекс 166 и призванного продолжить дело ренессанса исторического стиля Alfa Romeo. Каждой своей деталью 166-я демонстрирует классовое превосходство над 156-й, хотя все на первый взгляд кажется очень близким. Однако светотехника 166-й – это почти Cartier, а новый серебристый цвет «Аврора» напоминает свечение знаменитого муранского стекла...

Говорят, что де' Сильва человек несколько странноватый, он может неожиданно изменить тему разговора и предложить спеть на два голоса последний хит Мадонны... При каждом удобном (и неудобном) случае он начинает быстро рисовать на страницах своего толстого ежедневника. В эти минуты он не замечает ничего вокруг, и кажется, что даже не смотрит на рисунок... Однако

создается впечатление, что он рисует с натуры, которая видна лишь ему одному. Наверное, в это время и сияет та невидимая для остальных молния, что соединяет прошлое с будущим, в котором творит дизайнер Вальтер де' Сильва.

**УНИВЕРСАЛ НЕТРАДИЦИОННОЙ  
ФУНКЦИОНАЛЬНОЙ ОРИЕНТАЦИИ.  
ALFA ROMEO SPORTWAGON**

То, что автомобильный кузов типа универсал представляет собой квинтэссенцию рассудительной функциональности – факт

«сараями», не делая скидок ни на марку, ни на стоимость. По этим же причинам от универсалов, как правило, не требовали прыти и стремительности линий, которыми рисовался их кузов, но, как известно, из любого правила бывают исключения...

Фирма Alfa Romeo широко известна и во все времена славилась своим пристрастием к спортивным автомобилям. Казалось, что ничем другим ей заниматься не суждено, даже в том случае, если бы судьбой ей было отпущено выпускать... карьерные самосвалы. Однако время от времени под ее эмблемой появлялись и универсалы, которые были



145. Alfa Romeo Sportwagon. Дизайн В. М. де' Сильва.  
Рис. Розанова Н.Е.

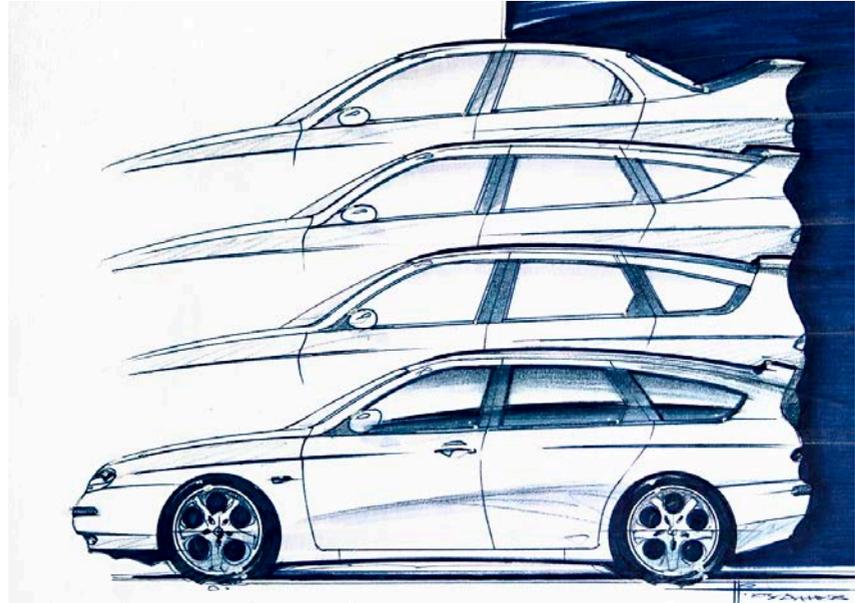
общеизвестный. До недавнего времени это свойство характеризовало облик автомобилей этого типа несколько однобоко. И прежде всего из-за того, что утилитарность была направлена на перевозку пассажиров с объемистой поклажей, которую в обычном седане или хетчбэке уместить без потери комфорта не удавалось. В этой связи за универсалами закрепилась репутация тудяги, отечественные автомобилисты и вовсе именovali такие автомобили исключительно

необычны тем, что не имели традиционного для фургона удлиненного заднего свеса и нарочито вертикальной задней стенки. Иными словами, грузовая вместимость и утилитарность отходили на второй план. На первом для автомобилей с изображением четырехлистника, вписанного в белый или зеленый треугольник, всегда оставалась скорость, а значит и аэродинамика, в угоду которой предстояло скорректироваться угловатой форме грузопассажирского автомобиля.

В 50–60-е годы небольшими сериями универсалы строились на платформах Giulietta и Giulia, а в 70-е на основе Alfasud. В 80-е годы универсал производился под славным

индексом 33. Если к универсалам (гипотетически) отнести и модель 145, то получается, что исключения из правил горячие итальянские дизайнеры ввели в некую закономерность, а значит систему, результатом которой может стать новый тип современного автомобильного кузова, сочетающий в себе утилитарность и функциональность универсала и аэродинамику и элитарность спор-

новый Sportwagon будет, как и его предшественники, нетрадиционным универсалом, с коротким задним свесом, сильно наклоненным задним стеклом и закамуфлированными боковыми стойками «В» и «С». Последнее и придавало утилитарному кузову образ спортивного купе. Первые масштабные макеты были изготовлены в ателье Bertone и I.DE.A., но от них не было взято ничего, кроме



146. Alfa Romeo Sportwagon

147. Так рождалась спортивная ориентация утилитарного универсала.

Рис. Розанова Н.Е.

тивного купе. В конце 90-х исполнить роль донора горячей спортивной крови выпала на долю 155-й модели, блистательно нарисованной дизайнером Вальтером де' Сильвой. За универсал взялись в 1997 году и закончили работу в 1998-м, когда де' Сильва уже покинул Alfa Romeo и занял пост директора Центра дизайна фирмы Seat. Его приемник Андреас Запатинас (Andreas Zapatinas) работу лишь завершил. В начале было определено, что

подтверждения идеологии спортивного универсала. Alfa Romeo могла себе позволить такое предварительное исследование и лишь после этого за эскизы засела команда Андреаса Запатинаса.

В связи с тем, что кузов отличался лишь задней частью (от стойки «С» до конца), этап масштабных макетов был сокращен до минимума, и вскоре дизайнеры стали использовать «живые» кузова 155-й модели, на которые и наносились горы пластилина. Чтобы скорее найти образ скоростного автомобиля, была проведена своеобразная реконструкция силуэта спортивного седана, оборудованного гигантским задним антикрылом, которое

постепенно трансформируется в заднюю стойку «D» универсала. Этот прием наиболее точно отражал идеологию будущего дизайна. В середине 1998 года поиски новой выразительности прекратили, направив основные усилия стилистов на детали кузова и интерьера.

Отмечу, что роль детали в современном автомобильном дизайне огромна, ведь именно



**148.** Один из первых вариантов кузова сильно напоминал купе.

В результате грузопассажирская версия выглядит более стильно и динамично

**149.** Из-за аэродинамической настройки пятая дверь открывается необычно

она придает своеобразие нивелированным аэродинамикой и технологиями сотням современных автомобилей. За год итальянскими дизайнерами были наработаны около десяти вариантов формы одной только задней стойки... Из них был выбран один, органично вписывающийся в архитектуру и пластику модели 155. Заслуживает

внимания конструкция пятой двери, которая в связи с аэродинамической настройкой основного объема кузова (это выразилось в зауженности и пониженной высоте задней части) имеет далеко заведенный на крышу разъем, что и позволило добиться приемлемого размера дверного проема. В традициях 155-й модели дверные ручки задних дверей тщательно замаскированы, а на пятой двери



ее нет и вовсе. С открыванием и закрыванием справляется приводной механизм, а управляется он с брелока или кнопки с места водителя. Проработанная деталь царит и в интерьере, где боковые стенки грузового отсека решены с той же тщательностью, что и панель приборов.

Универсал Sportwagon получился и впрямь нетрадиционной ориентации (традиционной концерн Fiat выпускает и без Alfa Romeo в достатке), спортивное сердце трансплантировано удачно, в результате мир получил новый тип индивидуального транспорта для тех, кто собирается в XXI веке жить динамично и со вкусом.

**ЛУИДЖИ КАРЧЕРАНО.  
МОСТ АРХИТЕКТОРА КАРЧЕРАНО**



Пьеро Луиджи Карчерано (Piero Luigi Carcerano) – архитектор. Образование получил в Туринском политехническом университете. Работал в реставрации, принимал участие в реконструкции гостиницы «Метрополь» в Москве и исторического центра Берлина. Затем десять лет проработал на фирме Fiat в отделе компьютерного проектирования. В 1980 году основал в Турине собственную фирму Carcerano Automotive and Design.

Имя молодого архитектора обрело известность сравнительно недавно. Но помнить его должны и в России. Поясню, что открыть сегодня в Турине автодизайнерский бизнес,

все равно что войти в лифт с горящей надписью: «Перегрузка». Однако спустя двадцать лет трудно найти крупного производителя автомобилей и промышленного дизайнера, которые бы не воспользовались услугами фирмы Carcerano. К 2001 году, кроме Турина, она имела студию в Париже и штат из 90 специалистов компьютерного проектирования. Соответствующим было и оснащение: более 150 станций, пять экранов, позволяющих выводить на них полно-размерное изображение автомобиля, его компоновки и интерьера и полный пакет таких программ, как CATIA, Unigraphics, PTC Pro Engineering, Alias|Wavefront,

ICEM Surf, AW Maya, 4D Navigator. Правда сегодня этим оснащением и названиями уже мало кого удивишь, примерно так ос-

Пьеро Карчерано почувствовал приближение перемен интуитивно и стал так работать одним из первых в Италии, где наследие



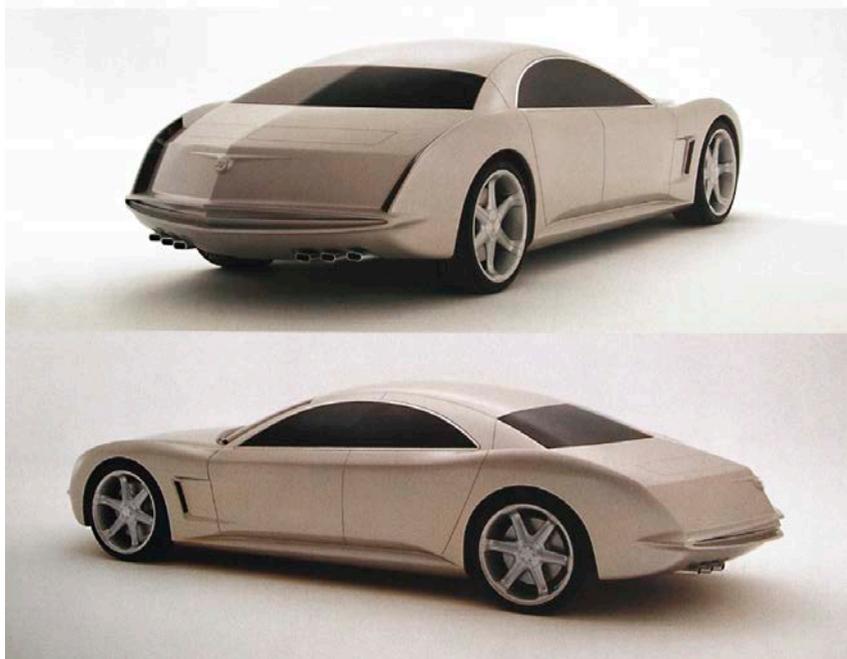
**«МОЯ ЦЕЛЬ – ПОДТВЕРДИТЬ СТАТУС ФЛАГМАНА, КОТОРЫЙ В ПРОШЛОМ ЗАНИМАЛА В АВТОМОБИЛЬНОМ ДИЗАЙНЕ ИТАЛИЯ».**

**150.** Пьеро Луиджи Карчерано. 2002 г.

нащены все, кто обслуживает современную автомобильную моду. По-другому уже нельзя, как нельзя доводить эскиз до полноразмерного макета дольше трех месяцев или строить «ходовой демонстратор» больше, чем за шесть.

методов кузовщика-ремесленника середины прошлого века сопротивлялось электронному времени очевиднее и дольше всего. Первой самостоятельной работой Пьеро стал проект представительского седана Triagmos, который не претендовал на серийное

производство или на место законодателя моды, он был лишь демонстратором возможностей целого пакета компьютерных технологий, которые предлагала заказчику



**151.** Triagmos Concept. Дизайн Л. Карчерано. 2001 г.

**152.** Lancia GT Concept. Создан в содружестве с ателье Maggiora. 2002 г.

фирма Карчерано. Он называл этот проект «цифровой скульптурой» и отнюдь не автомобилем.

Поскольку Пьеро видел свою задачу в поиске итальянской самобытности в современных условиях индустриальной и компьютерной

культуры, на этом он не остановился. Через год он построил сразу два концепта. Первый из них – New York был выполнен к выставке «Итальянский авангард в автомобильном

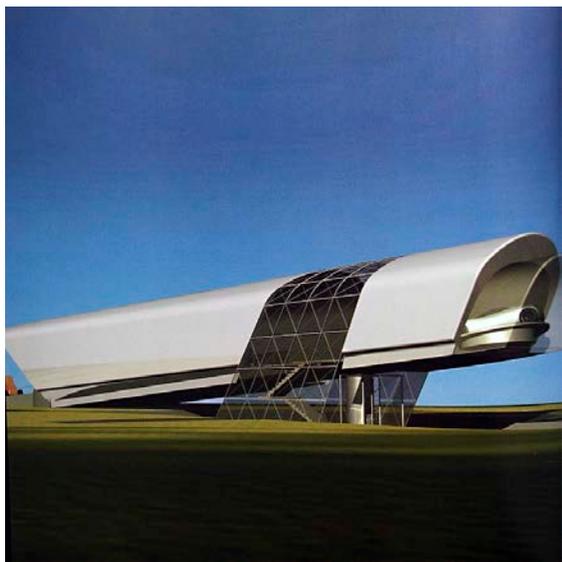


дизайне» и адресовался потребителям Нового Света, второй – Lancia GT был направлен на подтверждение флагманского статуса в дизайне, который в прошлом занимала славная итальянская марка.

Стиль концепта New York – это собрание модных линий и стиля под названием «Бритвенная грань», на котором строилось в то время большинство американских прототипов и всего того, что явно смотрит в будущее. Отсюда в архитектуре автомобиля высокая

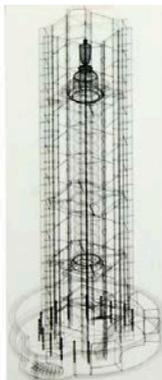
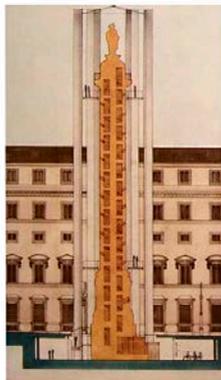
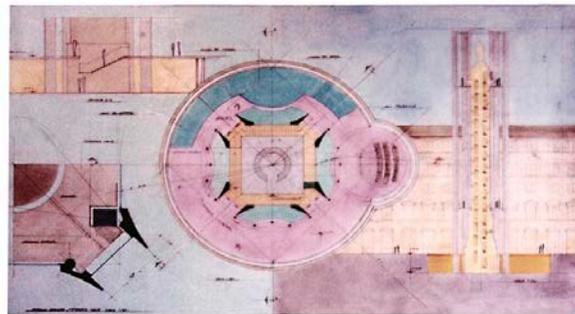
поясная линия и узкие окна, придающие облику защищенность сидящим внутри, что вскоре действительно очень могло пригодиться ньюйоркцам – свидетелям сентябрьской трагедии. С «лица» автомобиль не ме-

Карчерано выполнил лишь математическую модель концепции: кузовной поверхности, конструкции, компоновки, жесткости, аэродинамики и безопасности автомобиля, которая послужила мостом-связкой между



153. Проект выставочного павильона Lamborghini

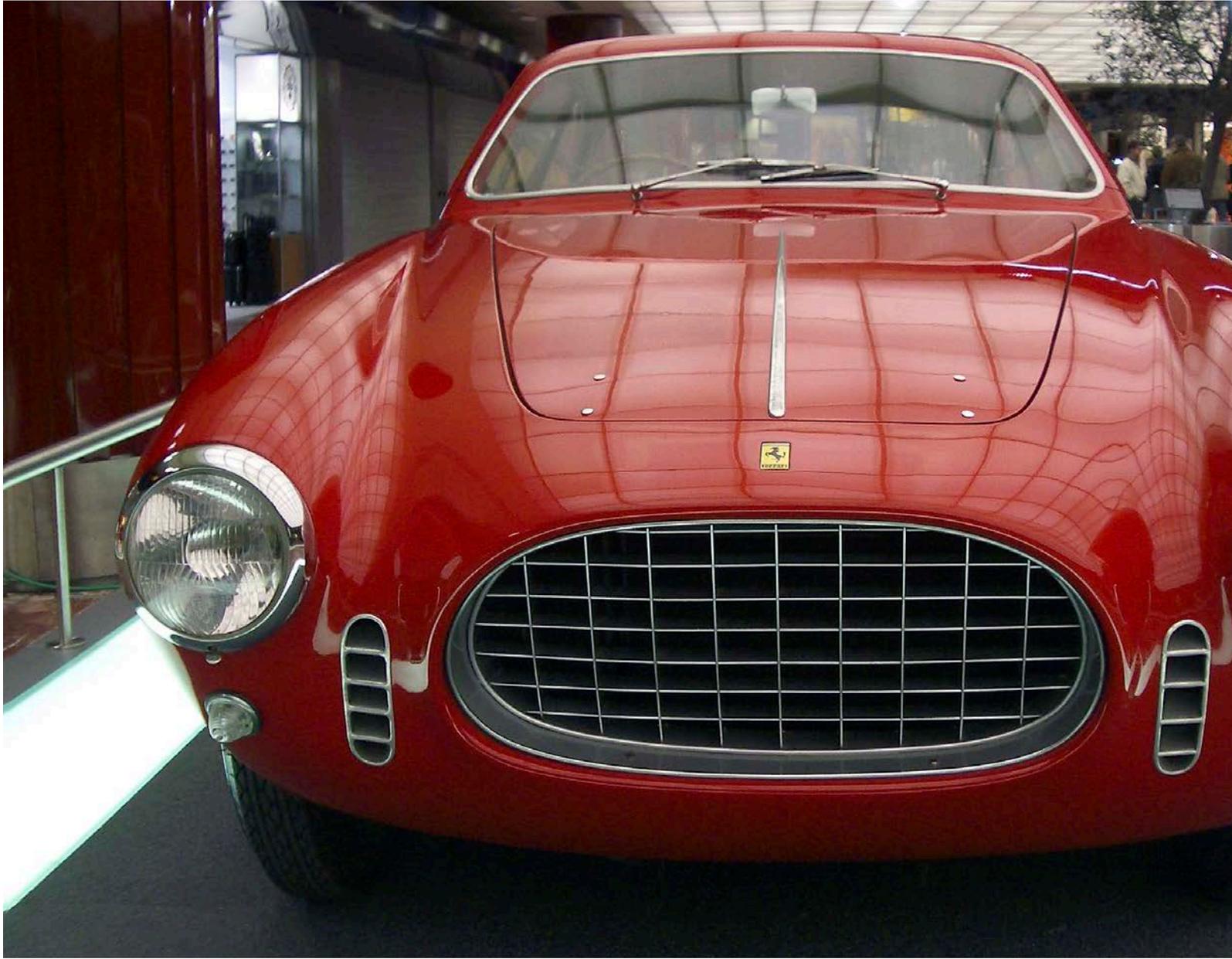
154. Проект защитного сооружения колонны Антонина в Риме



нее индивидуален, благодаря используемой оригинальной светотехнике и фирменному, но безмянному абрису «щита» радиаторной решетки.

Проект Lancia иной, а стиль – всецело плод усилий заводских дизайнеров, полно-размерная модель построена мастерами известной фирмы Maggiola. В этой работе

абстрактной идеей художника и готовым к серийному производству прототипом. Этот «мост» построил архитектор Пьеро Луиджи Карчерано – один из пионеров нового витка истории итальянского автомобильного дизайна, где до него царил интуиция, а теперь, похоже, и математика...





## **ГЛАВА II. АВТОМОБИЛИ**

Итальянский автомобиль узнается легко и сразу. Даже непрофессиональный глаз вырвет его характерный облик из потока. В чем его характер? Прежде всего, в национальных особенностях, которые профессионалами стиля, дизайна и конструкции воплощены в металле или карбоне. Если другим производителям понадобятся усилия в поиске национальных традиций, то итальянским стилистам, наоборот, придется себя сдерживать. Например, разрабатывая стиль для китайского или корейского заказчика...

**LANCIA LAMBDA.  
СВОЙ СРЕДИ ЧУЖИХ,  
ЧУЖОЙ СРЕДИ СВОИХ**

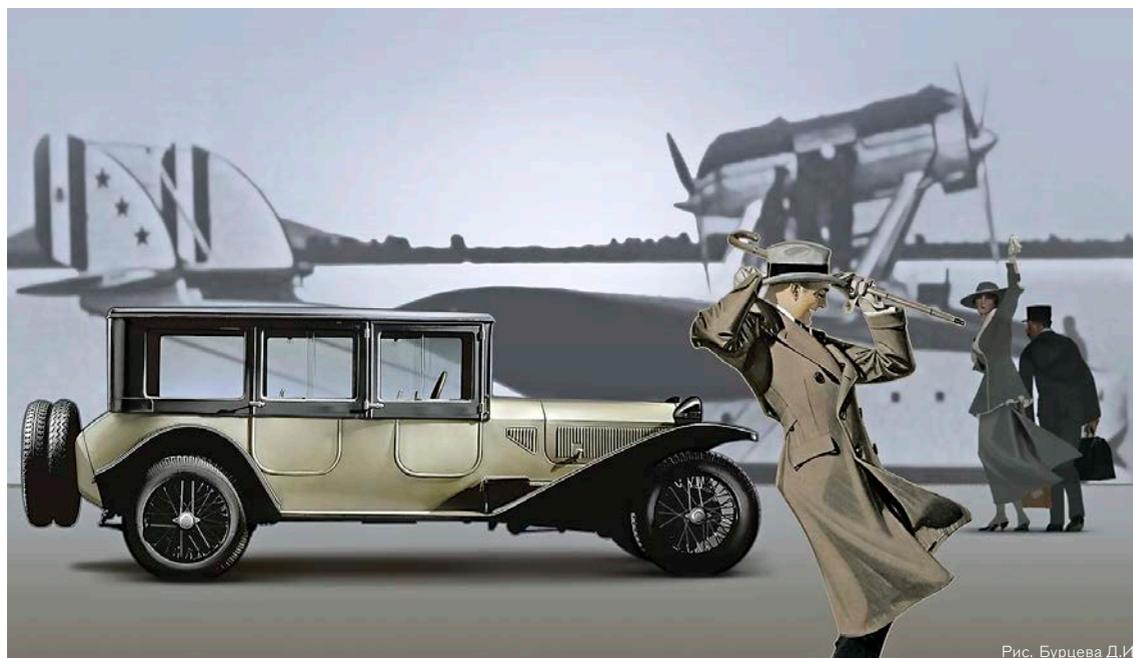


Рис. Бурцева Д.И.

**Lancia Lambda** – серийный автомобиль. Конструкция Винченцо Ланчи, дизайн Альфредо Стола. 1921 год.

Очевидно, что дизайн этого автомобиля сегодня воспринимается более остро, чем восемьдесят лет назад, когда был построен первый прототип. Тогда, в начале 20-х годов, почти все массовые европейские автомобили имели такую же спартанскую внешность и строгий стиль, который в большинстве случаев определялся экономией и стремлением к рациональности. Однако под ординарной внешностью Lancia Lambda скрывалась революционная конструкторская идея, благодаря которой в будущем станет возможным

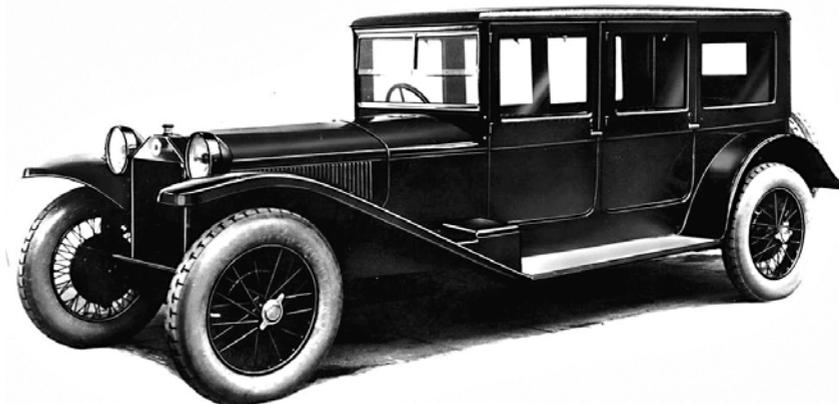
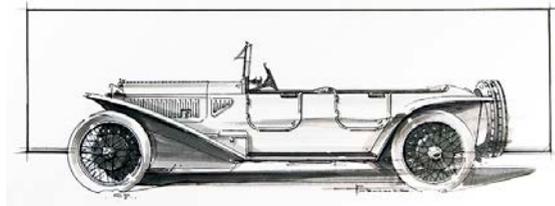
изготавливать кузова целиком из стали в промышленных масштабах.

Кроме несущего кузова модель Lambda отличалась от современных ей моделей наличием элегантной конструкции независимой пружинной подвески передних колес свечного типа. Автором всех этих прогрессивных изобретений и инноваций был Винченцо Ланча. Говорят, что подвеску он придумал, глядя на качавшийся на волнах пароход. Что подвигло конструктора на создание несущего кузова – можно только гадать. На чертеже его патентной заявки был изображен сигарообразный открытый автомобиль, который благодаря напряженной цилиндрической

форме кузова (по сути, трубы) был способен нести на своей поверхности-оболочке наружные панели, а также крепление шасси и двигателя и вследствие этого мог обходиться без рамы.

В марте 1921 года Винченцо посвятил в свое изобретение двух инженеров фирмы Lancia: Дзеппеньо (Zerregno) и Фалькетто (Falchetto), которые довели идею патентной заявки до серийного автомобиля. Для воплощения

навешивались на штампованный стальной каркас, детали которого были соединены при помощи сварки в прочную и жесткую конструкцию. Ее основой служил пол, приваренный к двум продольным лонжеронам, выполнявшим роль боковин кузова, чья высота была увеличена до подоконной линии. В их поверхности были прорублены технологические отверстия, дверные проемы и вырезы для доступа к двигателю.



155. Прототип Lambda. 1921 г. Рис. Розанова Н.Е.

156. Серийная Lambda, оборудованная съемной жесткой крышей «баллон». 1924 г.

своей идеи Ланча выбрал ориентированный на спорт туристический автомобиль с открытым кузовом типа торпедо. Значительная прочность этого кузова лучше всего подходила для воплощения и испытания идеи несущего стального монокока.

Уже в сентябре 1921 года из ворот фирмы вышел необычного вида прототип с низкими вырезами в бортах и без дверей. Корпус подковообразного радиатора, по непонятным причинам очень напоминавший французские автомобили марки Bugatti, был включен в конструктивную схему передней подвески и кузова. Наружные панели Lambda

Прочность конструкции обеспечивалась накрепко приваренным к лонжеронам, ставшим вовсе не декоративным кожухом радиатора, а также небольшим багажником с элементами крепления пары запасных колес... Схема получилась очень жесткой, как в прямом, так и в переносном смысле. Переносный смысл касался стиля, ибо ничего другого, кроме нарисованного кузовщиками ателье Stola, к Парижскому салону 1922 года в торпедо не предусматривалось. Без традиционной рамы кузов получился непривычно низким, от этого автомобиль выглядел несколько длиннее, чем был на самом деле.

К сожалению, конструктивные изменения принесли некоторые неудобства пассажирам: порог был слишком высок, да и тоннель карданного вала, который сильно выступал из пола, комфорта не прибавлял. Правда, в то время кузова были очень узкими и сидеть в ряд на одном диване могли лишь два пассажира, поэтому тоннель мешал еще не слишком сильно. Однако несмотря на эти очевидные неудобства, Lambda выпускалась до 1931 года и имела девять модификаций, два типа кузова и множество приспособленных к ее конструктивным особенностям штучных и мелкосерийных поделок. Пожалуй, это был один из первых случаев в автомобильной истории, когда конструкторами и изобретателями наглядно было показано, что не все технически целесообразное, и новое уже само по себе гарантирует коммерческий успех.

Автомобиль все настоятельней требовал к себе внимания со стороны стилистов и дизайнеров. Тем временем, учитывая спортивную направленность Lambda и его успехи на гонках, в дополнение к четырехдверному торпедо появился двухместный родстер со складным верхом, а во второй половине 20-х годов машина получила более плавную линию крыльев. И все было бы ничего, если бы не миниатюрные дверные проемы, увеличить которые было невозможно без изменений несущего основания кузова – его каркаса, а это выходило слишком сложно и дорого.

Со временем популярность Lambda снижалась из-за того, что к ней не предусматривалось крыши. Этими обстоятельствами оперативно воспользовались мелкие ателье и кузовные мастерские. Именно они наладили производство жестких крыш, которые за несколько минут устанавливались на автомобиль и превращали продуваемое всеми ветрами торпедо в закрытый баллон с раздвижными, как у книжной полки, стеклами. В 1926 году за дело берутся самые именитые ателье – Montescani, Stabilimenti

Farina и Bertone. Вскоре клиентам Lancia были предложены и роскошный купе для городской езды, и двухдверный кабриолет, а также модный фо-кабриолет с жесткой стационарной крышей.

Стилисты пошли на хитрость и поздние Lambda начали оборудовать ложными дверями, которые имели более широкие и высокие наружные панели, значительно перекрывавшие узкие дверные проемы и высокий порог, полученные в наследство от ранних автомобилей Touring. К концу 20-х годов, по-видимому, устав от борьбы с неудобствами несовершенной конструкции несущего кузова, Винченцо берет тайм-аут. Для следующей модели Dilambda 1929 года он использует традиционную раму, работать с которой пока было привычнее для всех, включая кузовные ателье, где по-прежнему формировалась европейская автомобильная мода.

## LAMBORGHINI COUNTACH



**Lamborghini Countach\*** – дизайн Марчелло Гандини. Фирма Bertone, 1972 год.

Если бы американский автомобильный дизайнер Гордон Бьюэриг дожил до наших дней, то, скорее всего, фотография именно Lamborghini Countach украсила бы обложку его книги «Скульптура на колесах», став своеобразным символом тождества между высоким искусством и дизайном. Признаюсь, что я ехал навстречу с этим автомобилем в Италию, заранее готовый к тому, что увижу автомобиль-шедевр, и в этой связи полагал, что удивляться будет нечему, разве что возможности к нему прикоснуться. Но я ошибался, ибо на деле оказалось, что этого

автомобиля я совсем не знал и, более того, увидел как бы впервые, но сразу понял, что передо мной – скульптура, притом классическая, к которой нужно относиться адекватно: руками не трогать, только разглядывать, обходя по многу раз вокруг, а потом, найдя самый сильный ракурс, присесть напротив, чтобы смотреть и никуда не спешить.

В начале нашего знакомства Countach, по-видимому, также считал себя исключительно музейным экспонатом и никак не хотел заводиться. Двенадцатицилиндровый двигатель то ли «десятерил», то ли «одинадцатерил», сотрясая все и вся могучими вибрациями, напоминая всеми потягивания

\* Countach (итал. диалект области Пьемонт) – восклицание, выражающее наивысшую степень восторженного удивления.

просыпающегося зверя. Пока внутри автомобиля проходило неспешное пробуждение, можно было его осмотреть.

Да, это он – шедевр ателье Bertone начала 70-х и одна из творческих вершин дизайнера Марчелло Гандини, который как-то сказал о нем, что в этой работе ему никогда не хотелось ничего менять, переделывать и добавлять. Вне всякого сомнения, он прав, а вот фирма Lamborghini, скорее всего, – нет, поскольку в конце 80-х годов осуществила довольно серьезный рестайлинг автомобиля, приурочив инициативу к своему 25-летию юбилею и поручив работу молодому инженеру Горацио Пагани. Именно эта модель и стояла сейчас передо мной, интригующе поблескивая золотистым жетончиком с надписью: «Aniversari 25» на задней панели кузова.

За свою долгую жизнь Countach претерпел целых три косметических модернизации, которые были результатом аэродинамической настройки кузова под более высокие скорости. Так, в 1977 году на автомобиле S-серии появились огромное заднее антикрыло и мощные накладки по аркам колес. К сожалению, аэродинамическая обвеска кузова сильно видоизменила чистоту и лаконичность профиля боковины, блистательно нарисованного Гандини. Также несколько нарушилась и цельность практически монообъемной формы, выстроенной на острых и чуточку нервных переломах поверхности.

Последняя, третья модификация Countach Aniversari представляла собой, по сути дела, другой автомобиль, потяжелевший и обросший «жирком» солидности. Эти перемены произошли в основном из-за появления двух деталей: мощного заднего бампера (позже он переключается на следующую модель Diablo) и монументального спойлера по низу боковины. Кроме того, на автомобиле появились декоративные накладки на задние фонари и решетки воздухозаборников. Благодаря этой косметике Countach одновременно и помолодел, и несколько изменил свой прежний

имидж функционального гоночного болида. Наконец, двигатель автомобиля заработал ровно, и мои искусствоведческие рассуждения были прерваны предложением хозяина юбилейного Lamborghini проехать до места, где нас поджидал фотограф. Когда-то американский дизайнер Раймонд Лоуи сказал, что для него автомобиль начинается с дверной ручки и удобства открывания двери. У Countach не было ни того, ни другого. Едва различимая кнопка в глубине ниши знаменитого воздухозаборника в форме лопатки для торта совершенно не информировала о том, что после ее нажатия дверь необходимо поднять вверх. Выручила теоретическая подготовка в Москве, и дверь с тихим шипением отошла вверх. Но самое интересное было впереди – предстояло в автомобиль сесть.

Признаюсь, для того чтобы при этом акробатическом номере не опозориться на всю Италию, загодя подглядывал за хозяином автомобиля и старался делать все в точности, как и он. С первой попытки не вышло. Со второй пришлось сначала сесть на широченный, обтянутый кожей, порог и, обтерев его по всей длине своим пиджаком и брюками, сползти вниз, попав в цепкие объятия жесткого ковшеобразного ложементы. Потянув вниз за свисающую с двери кожаную петлю, я привел в действие механизм закрывания двери, работа которого напоминала нож гильотины, который на время поездки отсекал меня от любых проявлений повседневности.

Внутри оказалось тесно и подавляюще низко, а панель приборов очень напоминала кокпит гоночного болида, который по чьему-то недосмотру поспешили обтянуть натуральной кожей. Обзорность впереди нареканий не вызывала, вид сбоку был хуже (у него очень высокая поясная линия), сзади же практически не было видно ничего. В наружные зеркала заднего вида лучше всего просматривались решетки воздухозаборников, а внутреннее мешало обзору вперед...

Однако нужно было ехать. Наша езда по городу

нравилась лишь тем, кто наблюдал за нами в тот солнечный декабрьский день. Автомобилю не нравилось точно. Он дергался и трясся, совершенно не понимая, зачем нужно тащиться в общем потоке, когда спидометр размечен до трехсот, а за нашей спиной бесполезно перетаптывается табун почти в четыреста лошадей. Ведь они могли в любой момент показать за несколько секунд то,



157. Автор книги и Lamborghini Countach. 2002 г.

ради чего я приехал за тридевять земель... Хозяину Countach такая езда тоже была не по душе. Блестящий водитель и спортсмен в прошлом, он сидел несколько напряженно, было видно, что он тоже переживал и за машину, и за вынужденный стиль нашей езды. Наконец, выбравшись из города на относительно прямой и свободный участок дороги, все мы одновременно поняли – сейчас! Мгновенье... и сидевший за рулем привычно бросает короткий взгляд на бесполезное зеркало заднего вида, еще миг... Вот оно,

крещендо от V12 и вождельные мурашки по всему телу, мы летим!

В лучших традициях гоночных болидов замедление было адекватно ускорению, но показалось столь мощным, что я поймал себя на желании оглянуться и удостовериться, что обошлось без выброса тормозного парашюта. Последний поворот... и точная остановка в центре круглой площадки, прямо напра-

тив расставленной треноги фотоштатива. Этот эпизод напоминал заезд на пит-стоп и больше всего пришелся по душе автомобилю, который на несколько минут попал в желанную им стихию динамичной и жесткой гонки, которую, судя по пощелкиваниям остывающего коллектора, вспоминал еще долго, неизменно оставаясь при этом скульптурой, которую хотелось рассматривать, обходя вокруг снова и снова, а найдя самый выразительный ракурс, произнести магическое: «Каунтач!», присесть напротив, смотреть и никуда не спешить...

**FIAT ECOBASIS.  
ДВАДЦАТЬ ЛЕТ СПУСТЯ**



Рис. Розанова Н.Е.

Fiat Ecobasic – концептуальная модель. Дизайн фирмы I.DE.A., 1999 год.

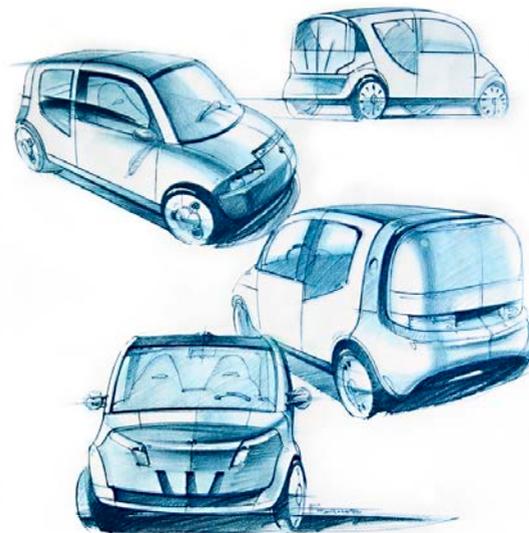
Итальянскую фирму Fiat можно отнести к тем производителям массовых легковых автомобилей, которые продолжают придерживаться классических традиций европейского дизайна и создают формы целесообразные и рациональные. В очередной раз символическое знамя с начертанным девизом: «Форма следует за функцией» было развернуто над цитаделью автомобильного прогресса – Женевским автомобильным салоном 2000 года, где Fiat представил функциональный концепт Ecobasic.

Вне всякого сомнения, в разработке подобных концептов Fiat скопил немалый опыт, что не могло не отразиться на серийной продукции. Вспомним хотя бы Ritmo, Uno или однообъемную Multipla, чья идеология, успешно воплотившись в 50-е годы, через сорок лет была интерпретирована в несколько эпатажном стиле Multipla II, которая привлекла новых почитателей оригинальных форм и функциональности.

Идеология концепта Ecobasic заставляет вспомнить прошлое и перенестись на тридцать лет назад, когда в самом конце 70-х годов Fiat приступил к разработке проекта V.S.S. – Vettura Sperimentale a Sottosistemi

(Экспериментальное модульное транспортное средство). Автор идеи Паоло Сколари (Paolo Scolari) разработал конструкцию несущего стального монокока с навесными наружными панелями кузова модульного типа, выполненными из полимерных материалов. Система позволяла существенно снизить вес автомобиля и практически целиком роботизировать его сборку. Модульность кузовной структуры кузова позволяла, меняя программу робота, ответственного за сборку задней

которой в значительной степени была также роботизирована. Необычайно высоко было и применение пластмасс. С того времени прошло двадцать лет, и проект вспомнили вновь. То, что само существование автомобилей в будущих мегаполисах будет определяться исключительно гиперкомпактностью и функциональностью, сегодня ясно, наверное, всем. Но серийное производство таких автомобилей оттягивается, как визит к нелюбимому зубному врачу. Концепты же один чудней



**158.** Проект Fiat V.S.S. с кузовами седан, универсал и хетчбэк. 1978 г.

Рис. Розанова Н.Е.

**159.** Двадцать лет спустя. Первые эскизы на тему Ecobasic были выполнены командой Марио Майоли в 1998 г. Рис. Розанова Н.Е.

части кузова, легко переходить от производства седана на универсал или хетчбэк, подчиняя конвейер реальным заказам.

Дизайн автомобиля был разработан командой Марио Майоли, ходовой прототип был построен в 1978 году на фирме I.DE.A. Тогда Fiat так и не смог реализовать идеи концепта в серию, хотя отдельные элементы стиля и идеологии угадывались в модели Ritmo, сборка

другого появляются как в Европе, так и в Японии, где проблема городского транспорта наиболее остра и лучше разработана.

Ecobasic – европейский вариант решения проблемы. Архитектура автомобиля с двухобъемным кузовом типа универсал выполнена в стиле «техно», где элементы металлического каркаса вынесены на поверхность, детали же кузова изготовлены из не требующего окраски регенерированного полимера. От этого облик автомобиля получился мозаично пестрым, но удивительно цельным. Во многом этот прием заимствован из стилистики технологичных и острохарактерных супербайков, но автомобиль – не мотоцикл

и его кузовная поверхность непрерывна и едина.

Еcobasic эту традицию ломает, его поверхность нарочито дробится и цветом, и сложным ступенчатым характером основных формообразующих линий. Несмотря на малую длину и непривычно вертикально установленное лобовое стекло, Еcobasic имеет чрезвычайно малый коэффициент аэродинамического сопротивления  $C_d = 0,28$ . Правда за аэродина-



160, 161. Fiat Ecobasic Concept. 2000 г. Рис. Розанова Н.Е.

мическое совершенство приходится расплачиваться задним пассажирам, которые должны быть либо детьми, либо иметь рост 50-го европейского перцентиля (около 1600 мм).

Внешне концепт не выглядит образцом аэродинамики: в его рисунке преобладают вертикали, а линия подоконника и вовсе не стремительная, ибо в районе окна задней двери она внезапно опускается вниз, а затем по только ей ведомым правилам взмывает вверх... В результате все это немного смахивает на то, что дверь перепутали и установили

от другого автомобиля, поскольку даже дверная ручка выполнена в ином эргономическом алгоритме. Стилисты объясняют это заботой об обзорности для сидящих сзади пассажиров. Наверное, для того же багажная дверь целиком прозрачна и сильно напоминает пузырь аквариума.

Спереди Еcobasic еще более необычен. Пластика капота и крыльев вызывает ностальгию по послевоенным авто, а разъем капота выглядит технологическим стыком двух кузовных панелей и только. Однако все правильно, ибо капот надлежит открывать только профессионалам-ремонтникам при прохождении очередного сервисного обслуживания. Для владельца предусмотрен небольшой лючок с прозрачной крышечкой, за которой виднеются три разноцветные (чтобы не перепутать!) заливные горловины и вывод для подзарядки батареи.

По сложившейся традиции, самое интересное в таких автомобилях таится внутри, в салоне, который создавали дизайнеры фирмы Zagato. Здесь царят функция и утилитарность и подчиняют себе все и вся. Круглый диск, на который выведены показания комбинации приборов, может вращаться вокруг своей оси наподобие зеркала заднего вида, а второй ряд сидений в угоду большей длины багажника складываются вбок, как третий ряд у внедорожников. Конструкция передних сидений является предметом особой гордости фиатовских конструкторов. Впервые в мировой практике они закреплены не на полу, а на поперечной трубе, что и определило жесткость панели приборов и конструкцию второго ряда сидений.

В заключение предлагаю всем, кто интересуется автомобильным дизайном внимательно присмотреться к первым эскизам проекта Еcobasic. Как мне кажется, в них заключено то, что будет модным в будущем, тем более что за это ручаются специалисты Fiat, которые на ниве функционального дизайна, как говорят, собаку съели и не раз...



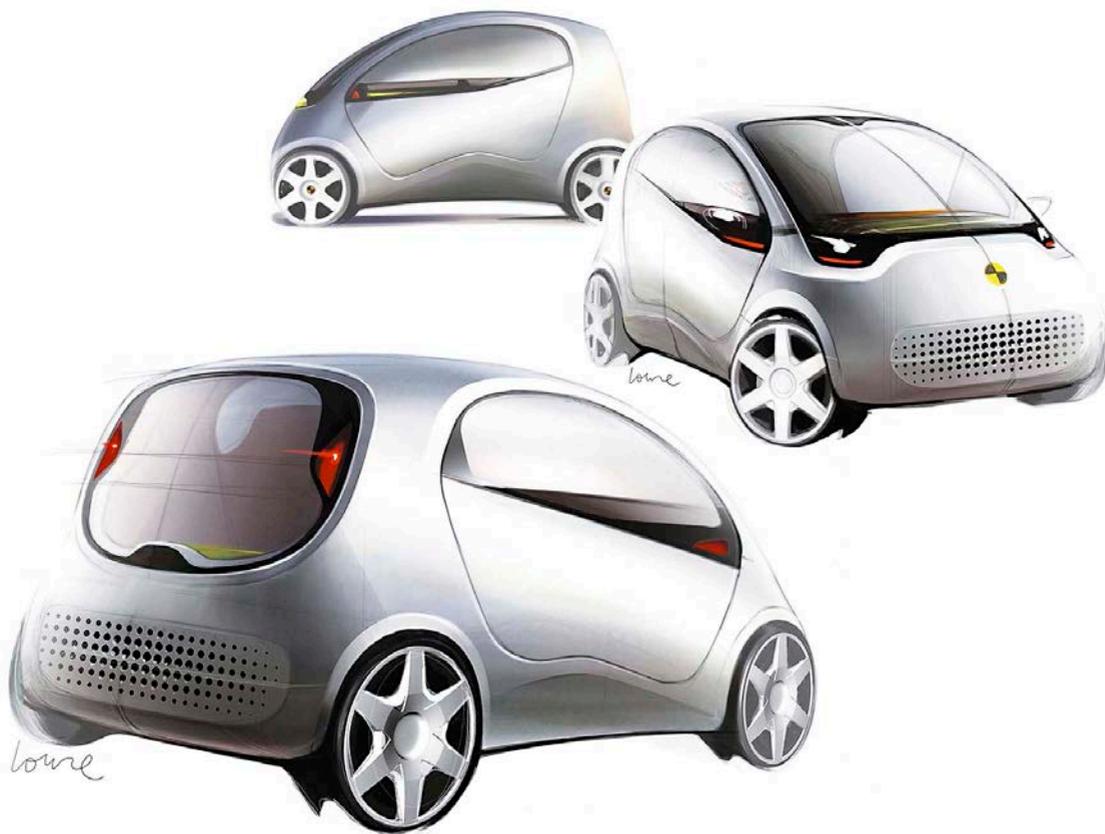
Концептуальная модель. Дизайн-студия Pininfarina, 2005 год.

Казалось бы, уже ничто не сможет заставить автомобильный дизайн вернуться на путь функционального проектирования. И правда, все давно изобретено, рационально скомпоновано и оптимально приспособлено для производства и эксплуатации, и ничего, кроме стиля, не может придать автомобилю XXI века характерность.

Однако оставалось одно функциональное требование к автомобилю, которое до сих пор находится в динамике развития и совершенствования. Со временем оно лишь изменялось и ужесточалось, заставляя привлекать

к созданию формы трезвый ум конструкторов, инженеров и технологов. Это требование по безопасности и сохранению жизни человека при аварии, вне зависимости от того, находился ли он за рулем или переходил улицу.

Уже давно было известно, что для сохранения жизни находящихся внутри автомобиля людей необходимо определенное количество пространства, нужное для размещения специальных устройств и просто для того, чтобы погасить силу удара. Существует и критическая величина автомобиля, при которой выполнение требований безопасности практически нереально. Во многом



**162. Nido Pininfarina Concept. 1998 г.**

из-за этого сегодня сдерживается распространение гиперкомпактных автомобилей, чья длина меньше трех метров, да и потом непросто уместить все в этот критический размер!

В 1998 году такой проект был задуман итальянской фирмой Pininfarina, которая вместе с несколькими научно-исследовательскими институтами и университетом начала разработку программы под названием «Nido» (гнездо). Известно, что ничего элементарнее и совершеннее способа сохранения жизни,

чем устройство птичьего яйца, природа не создала. В основе его безопасности находится система из прочной сферической скорлупы-оболочки, заполненной амортизирующими встряски и толчки белком и желтком, внутри которого сохраняется и развивается жизнь. При этом желток как бы завешен в белке на двух тросах, расположенных по горизонтальной оси симметрии яйца.

Понятно, что в салоне автомобиля не может быть ни белка, ни желтка, зато есть устройство демпфер, которое способно брать на себя гашение энергии продольных ударов при наездах спереди и сзади. Так и сделали. В результате у концепта Nido появился

подвижный относительно монокока кузова, развитый по высоте пол, который может перемещаться на 350 мм вперед и на 120 мм назад. Деталь изготовлена из особо прочных сотовых панелей типа «сэндвич», что соответствует желтку куриного яйца, который окружает зародыш, два демпфера – двум тяжам, которые подобны защитной функции белка, а наружные панели кузова выполняют роль скорлупы.

Художественное осмысление этой биоконструкции исполнили бельгийский стилист Луи Вермеерш (Lowie Vermeersch) и команда дизайнеров фирмы Pininfarina. Устройство куриного яйца и его цветовая гамма используются во всей своей природной красе:



**163.** Макет Pininfarina Nido

**164.** Модель безопасности Nido

белые лаконичные поверхности округлого кузова-скорлупы, ярко-красный цвет обивки и деталей салона и оранжевый у виднеющейся перед панелью приборов системы демпферов, гасящих энергию фронтального и заднего ударов. Боковой удар сдерживают

очень высокая линия подоконника и боковые бампера, контрастные, черные и от этого весьма приметные.

Пресловутая безопасность пешеходов, которая сильно изменит дизайн легковых автомобилей обозримого будущего, всецело определяет «лицо» Nido. Крупный и тяжелый «подбородок», из которого выступают два элемента бампера. «Глаза-фары» расположены очень высоко, под самой кромкой лобового стекла, от чего кажется, что они больше смотрят вбок, чем вперед. Передние стойки крыши выполнены вместе со сферической поверхностью лобового стекла, которое покрыто специальной усиливающей пленкой. Если все же бедалага-пешеход его и пробьет



и влетит в салон, к его услугам мягкая, почти диванная форма верхней части панели приборов и сферический обтекатель руля. Кругло здесь все – ни одного сколько-нибудь заметного угла. Абсолютное яйцо, правда, редкое, двухжелтковое и пока только макет. Разбить Nido пробовали, виртуально деформируя плавающий элемент пола, чтобы не повредить макет.

**PININFARINA BIRDCAGE 75<sup>TH</sup>.  
SPAGHETTI SPECIALE**

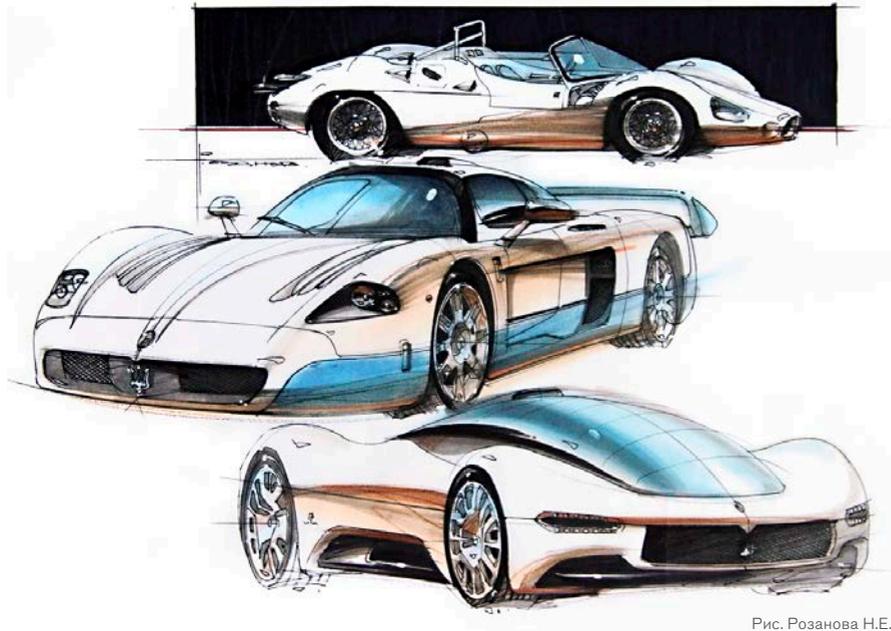


Рис. Розанова Н.Е.

Концептуальная модель. Дизайн Кена Окуямы, фирма Pininfarina, 2005 год.

Спагетти Специале. Нет-нет, это не рецепт соуса для гурманов и любителей спагетти. Так, в середине 60-х годов фанаты гоночной трассы в Ле-Мане называли знаменитые болиды Maserati Tipo 60/63, дух которых спустя сорок лет задумали реинкарнировать дизайнеры фирмы Pininfarina.

Этот исторический гоночный автомобиль был прозван так за виднеющиеся отовсюду элементы тонкого трубчатого каркаса кузова. Чтобы зря не заводить вспыльчивых итальянцев, прозвище со временем переделали на более лояльное Birdcage – «клетка для

птиц». Так оно и вошло в историю и стало официальным названием Maserati Tipo 60/63, которое маркетологи Pininfarina решили проиграть еще раз. Платформу для концепта было решено заимствовать от дорожной версии Maserati MC12, который в свою очередь был построен на углепластиковом монококе модели Ferrari Enzo. Такая семейственность сыграла в очередной раз на руку каждому из членов творческого альянса Ferrari – Maserati – Pininfarina. Так, именитое кузовное ателье создало концепт для Maserati и подарок к своему 75-летию. Еще на Женевском автосалоне 2005 года в очередной раз было заявлено о дееспособности

и прекрасной форме ателье высокой моды. Как правило, облик современного дорожного болида предельно рассудочен и своим видом скорее напоминает иллюстрацию из учебника физики или аэродинамики, чем автомобиль мечты. Однако полвека назад, во времена Maserati T60 все было по-другому и технически совершенные шасси по-прежнему накрывались чувственными по своим очертаниям кузовами. Но скорости стремительно увеличивались, практицизм



165. Финальный эскиз концепта Maserati Birdcage 75<sup>th</sup>

166. Maserati Tipo 60/63 Spaghetti Speciale. 1965 г.

и функциональность конструкции иссушали чувства и эмоции стилистов.

В 70-е годы Pininfarina попробовал придать болиду формы, которые бы определялись не только законами аэродинамики, но и художественными категориями. Это был Ferrari Modulo от дизайнера Пола Мартина. Главное отличие его стиля заключалось в чистоте и лаконичности «непрерывной» поверхности. На кузове был заметен лишь один вертикальный разъем. В этом месте верхняя половина кузова сдвигалась вперед, чтобы позволить водителю сесть за руль. По этому принципу была создана и композиция Maserati Birdcage 75<sup>th</sup>. Во многом

постройка концепта была инициирована фирмой Motorola – давним партнером фирмы Pininfarina Extra, которая разрабатывала для всемирно известного бренда новые модели мобильных телефонов.

На этот раз все было наоборот: Motorola работала для Maserati целую электронную инфраструктуру, включающую систему связи, обработки и отображения информации. Например, часть данных можно получать от устройства, чем-то напоминающего



наручные часы. Еще это «ключ», который узнает автомобиль, раскрывает половинки крыши, заводит двигатель...

Стиль концепта рождался стремительно. До этого лишь однажды, проектируя концепт Nido, стилисты Pininfarina укладывались в столь сжатые сроки и полностью вели разработку на компьютере, обходясь без постройки масштабных макетов. Вдобавок в это время собиравшийся на пенсию шеф-дизайнер Pininfarina Лоренцо Рамачотти и власть над стилем переходила к Кену Окуяме, создавшему такие модели Ferrari, как Enzo и Scaglietti. Первый эскиз был выполнен в июне, а уже в марте ходовой концепт Maserati Birdcage 75<sup>th</sup>

удивлял своим видом посетителей Женевского автомобильного салона.

Традиционное для Pininfarina стремление к простоте дало и традиционный результат. Чистая и лаконичная моноформа, образованная слиянием крыла и капли, имеет потрясающую по красоте и единству поверхность. Удивительно, но она кажется бесконечной. Она струится и перетекает, лишая кузов традиционных граней и сторон, соотношений прозрачного стекла и материальных поверхностей. Через голубоватый купол стекла проглядывают тонкие трубки конструкции, очень напоминающие спагетти. Вот уж воистину «Linea italiana»! Там же, в Женеве,



167. Maserati MC12

Maserati Birdcage 75<sup>th</sup> получил титул «The Best Concept – 2005», а журнал Forbes включил его в десятку самых ярких автомобилей года.

#### И ВСЕ ЖЕ...

Спагетти – самый распространенный вид макаронных изделий во всем мире. Они включены в обязательный рацион пилотов F1, армии НАТО и аэронавтов NASA. Обычно их длина составляет сантиметров 30–50, но бывают и в метр, такие продают

согнутыми пополам. Еще на упаковке спагетти обычно стоит номер, который свидетельствует об их толщине. Самый распространенный № 5. Но бывают и потолще, как № 7, а вот № 3 – это уже spaghetti.

Совсем тонкие, как правило, закрученные в «гнездо» спагетти называются «capelli d'angelo» – «волосы ангела». Их обычно готовят и подают в бульоне. Bucatini – толстые спагетти с дырочкой. Список спагетти бесконечный... Есть еще специфические виды макарон, которые типичны только для какой-то области, а большинство названий сами итальянцы затрудняются перевести и толком не знают, как они выглядят.

Вот рецепт от моего знакомого итальянца Паоло Серры – профессионала, работавшего в ресторане, где блюда готовятся перед клиентом на горелке *cameriere alla fiamma*.

#### SPAGHETTI ALLA CARBONARA

1. Спагетти не очень тонкие, они готовятся не менее 8 мин. (100 г на 1 л подсоленной воды). Соблюдая время варки от первого закипания, получаем «spaghetti al dente» – «спагетти на зубок», не доваренные полминуты до готовности.
2. На сухой объемной сковороде обжарить pancetta – ветчину, нарезанную кубиками,

вместе с очень мелко порубленным луком, совсем чуть-чуть – четверть маленькой луковицы, до прозрачности. Допускается немного оливкового масла.

3. В отдельной посуде смешать сырые желтки яиц из расчета 1 шт. на человека со сливками для готовки – «panna da cucina». Не жалея, добавляют тертый пармезан и черный молотый перец по вкусу. Готовые спагетти слить через дуршлаг и выложить на сковороду с ветчиной и луком. Добавить сливки с яйцами. Непрерывно перемешивая, поддержать блюдо на небольшом огне около 2 мин. Главное, не пережарить, а то изыск превратится в яичницу.

Спагетти необходимо подать на больших подогретых тарелках, а тертый пармезан лучше посыпать каждому самостоятельно.



#### 168. Концепт Maserati Birdcage 75<sup>th</sup> Pininfarina

Внимание! Спагетти едят ложкой и вилкой. На вилку спагетти наматывают в плотный валик на краешке тарелки, а ложка служит вспомогательным инструментом, напоминающим и нож, и вторую вилку. Приятного аппетита!

#### ИСТОРИЯ БРЕНДА

Maserati – известный итальянский производитель спортивных автомобилей. Maserati, Viale Ciro Menotti, 322, I-41100 Modena, Italy.

Maserati, 1914–1937 гг. В 1914 году младший из шестерых братьев Мазерати – Альфиери открыл автомобильную мастерскую в окрестностях Болоньи. В начале 20-х годов его брат Эрнесто принял участие в гонках на автомобиле собственной конструкции. В 1926 году автомобиль Maserati 26 выиграл Кубок Флорио.

Orsi, 1937–1967 гг. После смерти Альфиери дело Maserati переходит в руки братьев Орси из Модены, сделавших ставку на гоночные автомобили. С 1958 года фирма начинает строить спортивные (дорожные) автомобили. В 1963 году появляется первый спортивный седан Quattroporte.

Citroen, 1967–1975 гг. В 1968 году за 1 миллиард лир Maserati приобретена фирмой Citroen. Модель SM становится главным результатом этого альянса.

De Tomaso, 1975–1989 гг. Известный конструктор Алехандро Де Томазо выкупает Maserati. Этот период становится поистине золотым. Лучшие итальянские стилисты создают кузова для Merak, Bora, Khamsin, Biturbo и Shamal.

Fiat, 1989–1997 гг. Становится собственностью концерна Fiat. В 1998 году Марчелло Гандини создает новое поколение седана Quattroporte.

Ferrari, 1997–2005 гг. Переходит под управление Ferrari. 2004 год – новое поколение Quattroporte. На унифицированных платформах создаются модели Ferrari Enzo и Maserati MC12.

**FERRARI ENZO.  
КЛОН ЭНЦО**



Рис. Бурцева Д.И.

Ferrari Enzo – мелкосерийная модель. Дизайн Кена Окуямы (Ken Okuyama). Фирма Pininfarina, 2004 год.

Феррари – эта грозно-раскатистая фамилия распространена на севере Италии. Она известна, для одних она просто существует наравне с Микеланджело, Феллини или Паваротти, для других – символ высшего достижения мирового автомобильного спорта, для третьих – гармония техники и искусства, означающая высоту дизайна. Теперь увековечено и имя, неразрывно связанное с этой культовой фамилией по жизни. Enzo – так назван один из суперавтомобилей Ferrari.

Сегодня на родине Энцо Феррари безоговорочно боготворят. При жизни же личность основателя и хозяина фирмы Ferrari, как положено человеку масштабному, вызывала отзывы неоднозначные: «Маг из Маранелло», «Великий старик», «Ришелье автомобилей», «Человек, который не знает слово “спасибо”». Если верить биографам, то получится, что по жизни Энцо Феррари был филантропом, жестким и закрытым для других. Настоящую дружбу водил лишь с гонщиком Альберто Аскари (Alberto Ascari) и то лишь потому, что его любил еще его отец. Остальным вне зависимости от рода их занятий Энцо неизменно говорил одно: «Если ты выигрываешь, то все

хорошо, а проиграл – *arrivederci!*» После трагической смерти сына Дино, которую он пережил лишь потому, что его вторая половина состояла исключительно из гоночных автомобилей и не была подвержена эмоциям, он остался один на один с железом, за-



**169.** Энцо Феррари. Фотография начала XX века

пахом жженой резины на стартовой решетке и такими же увлеченными и одинокими людьми, как и он сам. Все последующие годы дух аскетичной увлеченности Энцо питал стремительное продвижение фирмы Ferrari в мире спорта. Однако некоторая односторонность сформировала весьма условную пригодность огненно-красных автомобилей к утилитарному использованию.

В Ferrari всегда было шумно и тесно, а процесс посадки превращался в сложный и изощренный аттракцион. К началу 80-х годов

стало ясно, что производство таких автомобилей (пусть и мелкосерийное) является непозволительной роскошью. Решительнее всех повел себя новый президент фирмы Лука Кордеро ди Монтеземоло (Luca Cordero di Montezemolo). В результате автомобиль-

ный мир конца XX века троекратно потрясся появлением дорожных Ferrari новой генерации: атлетичным 288 GTO (1984 г.), радикальным F40 (1987 г.) и изящным F50 (1995 г.). Все эти модели представляли собой адаптированные к минимальному комфорту, нормам безопасности, экологии и дорожным правилам болидам «F1 на двоих», а их фирменный стиль от Pininfarina служил пластическим ключом для последующих коммерческих моделей Ferrari.

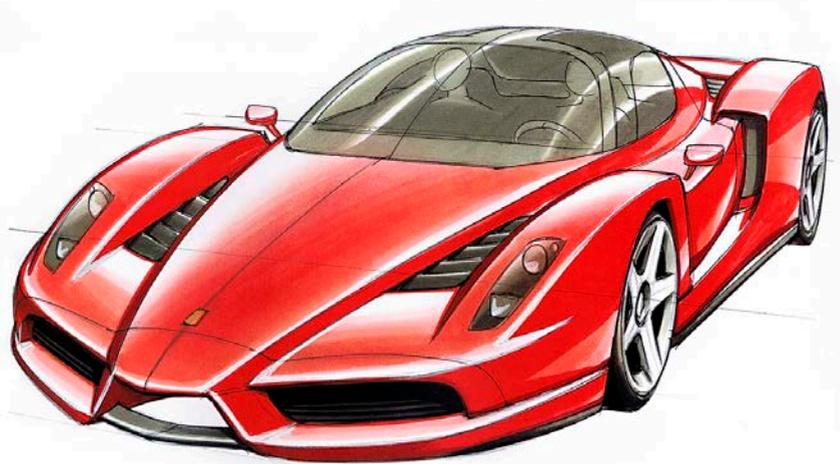
В 1998 году максималист Монтеземоло в очередной раз сказал своей команде: «Basta!» – «Стоп!» Хватит плодить инфантилизм стиля F50! Возвращаемся назад. Новая машина

должна стать смелым и новаторским посланием. А еще ди Монтеземоло приказал обрубить все концы с прошлым стилем и ни при каких обстоятельствах не потакать вкусам толпы и моды. Смело и, согласитесь, напоминает кредо великого комендатора. Помните его фразу: «... проиграл – arrivederci»? Оставалось лишь выиграть.

Собранная генеральным менеджером по дизайну фирмы Pininfarina Лоренцо Рамачотти команда, как всегда, была многочисленной и включала традиционного лидера послед-

к классическому огненно-красному цвету «Ferrari flame» естественный угольно-матовый оттенок неокрашенного карбона.

После постройки четырех масштабных моделей, несмотря на то, что за двухцветность выступал сам Рамачотти, от этой идеи отказались. Но начальству не откажешь, и поэтому на одном из вариантов заметен компромисс – неокрашенная и от этого черная крыша. Поясним, что полностью красный Ferrari – это не прихоть, а вынужденная уступка технологии окраски. Задняя

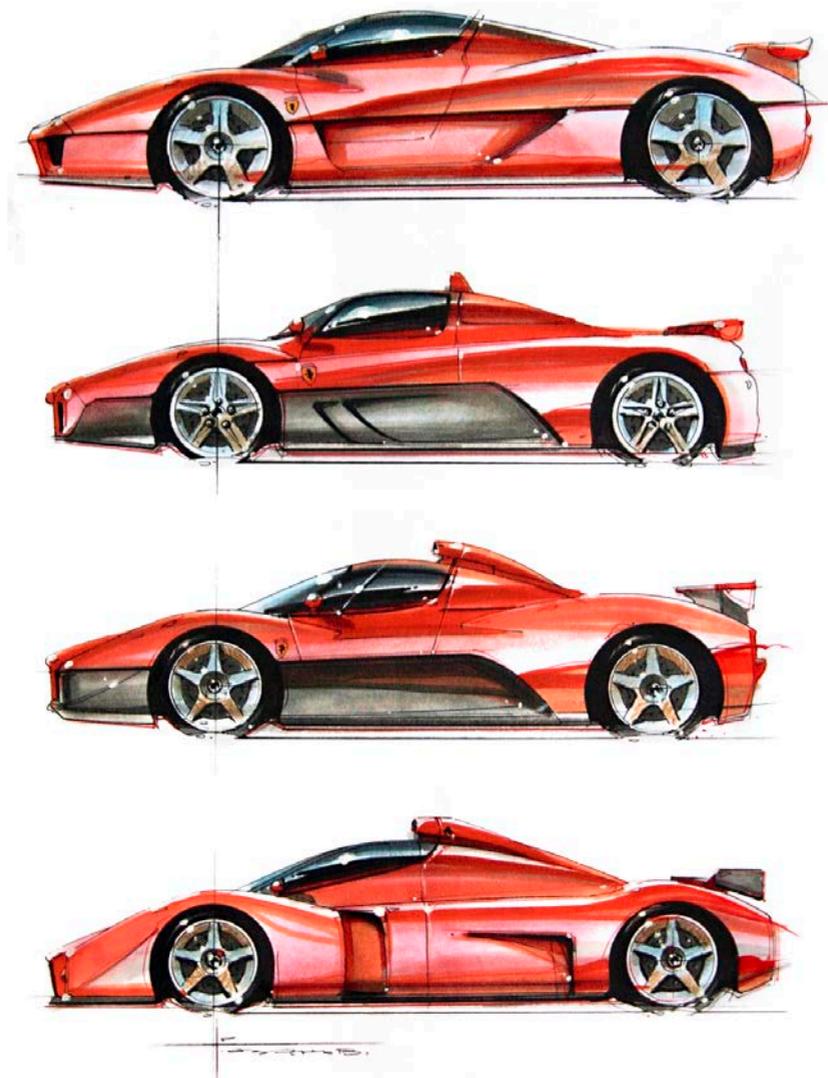


170. Ferrari Enzo. Дизайн Pininfarina. 2002 г.

них лет – японца-стилиста Кена Окуяму. Идеологическим символом нового проекта, которому был присвоен индекс FX или F140, стал вновь болид F1 со всеми вытекающими отсюда технологическими и конструктивными пристрастиями. В частности, от автомобиля «красного барона» был заимствован задранный вверх, гордый и узкий «нос» и расходящиеся в стороны «усы» переднего спойлера. Для придания ощущения остроты автомобиль решили сделать двухцветным, используя в качестве дополнения

часть суперкара с центральным двигателем традиционно сложна для дизайнера и практически всегда решается в пользу лучшей развесовки, нежели в пользу пропорций.

В случае с F140 положение усложнялось еще и тем, что владелец Ferrari Лука ди Монтеземоло и слышать не хотел о повторении темы огромного интегрированного с задним крылом спойлера, который и на F40, и на F50 существенно уравнивал длинноносые и длиннохвостые силуэты. В результате «хвост» нового болида был удлинён ровно настолько, насколько этого требует компоновка, а спойлер превращён в небольшую интегрированную в верхнюю поверхность



**171.** Варианты, выполненные фирмой Pininfarina по программе FX/F140 с 1998 по 2001 г. Рис. Розанова Н.Е.

плоскость, которая при достижении определенной скорости активируется и выдвигается вверх на 75 мм. Однако подлинной революцией в облике Феррари стали открывающиеся вверх двери, которые позволили садиться в 1147 миллиметровый (!) по высоте

автомобиль даже с высокого тротуара. Когда в 2001 году поиски дизайна было решено «заморозить», все поняли, что они сотворили клон Энцо, материализовав его идеи и философию. Вглядитесь, они похожи даже внешне! И даже если это только кажется, то автомобиль Enzo – это память об уникальной личности, которой было подвластно привнести в облик автомобиля часть своего характера и научить его побеждать.

**EDONIS.  
ДВАДЦАТЬ ОДИН**



Edonis\* – прототип ограниченной серии автомобилей класса GT. Дизайн Марка Дешампа, 2002 год.

Затея организации производства нового суперкара сегодня может показаться делом безрассудным и схожим разве что с азартной игрой. Но как бы ни был плотен круг, игроки всегда разные: новички и искушенные профи, для которых осознанный риск – дело жизни. Про Италию разговор и вовсе особый. Производством таких автомобилей в этой стране занимались изначально, но неудачи случались и здесь. В 1995 году, выпустив чуть более сотни суперкаров EB110, канула в Лету реконструированная фирма Bugatti

\* Hedone от греч. – удовольствие;  
ср. – гедонист.

Automobile. Тем не менее шанс в игре есть всегда, особенно если делом занимаются профессионалы.

Событие, произошедшее на центральной площади Модены пьяцца Рома в новогоднюю ночь 2001 года, ординарным не назовешь. Внешне действие напоминало открытие монумента новому веку. Нечто интригующее под покрывалом... мэр... пресса... бой часов... шампанское... И вот покрывало соскользнуло вниз – под ним оказался золотистый суперкар, на овальной эмблеме которого было начертано «Edonis», а следом многозначительно струился шлейф от стремительно восходящей звезды.

По законам жанра внешность суперкара была агрессивна. С первого же взгляда в памяти отпечатывался хищно-раскосый «взгляд» фар и необычная поверхность задней части кузова, которая образовывалась дюжиной разномастных отверстий для выхода, охлаждающего двигатель и трансмиссию воздуха. Легко запоминались также и объявленные на презентации цифры: 680, 365 и 1 000 000 – мощность, скорость и цена в долларах. Называлось также и число предполагаемого



**173.** Суперкар Edonis, первый экземпляр. Дизайн М.Дешампа. 2002 г.

выпуска суперэсклюзива – 21. Эта цифра лишь подогрела азарт и любопытство: откуда взялось это магическое для игрока, но несуразное для производства автомобилей число? И что напоминало почти театральное действие в полуночной Модене? Цифра 21, без сомнения, игра, а новогодняя церемония – детали достопамятной истории с суперпроектом возрождения исторического бренда Bugatti, когда без аналогичных шоу не обходилось ни дня.

Среди присутствующих на площади можно было увидеть инженера Николу Матерацци (Nicola Materazzi) – отца-создателя Bugatti EB110 и бизнесмена из Люксембурга Жан-Марка Борея (Jean-Marc Borel), недавнего президента Bugatti Internacional. А сам автомобиль? Он тоже своими пропорциями напоминал что-то неуловимо знакомое... Надо признать, что слухи об использовании в новом проекте оставшихся деталей от производства Bugatti EB110 поползли еще

раньше. С дизайном тоже ясности не было, поэтому в первые дни после презентации авторство дизайна пресса приписывала, что называется, налево и направо: от Марчелло Гандини до колумбийца Эдуардо Ботеро (Eduardo Botero), который выполнил для Bertone концептуальные Slalom и Pickster, а в 1999 году прототип Lamborghini – Pregunta, внешность которого служила основой для слухов. Неожиданно в пресс-релизах фирмы возникло имя бывшего главного дизайнера фирмы Bertone Марка Дешампа... Слухи ползли, злые языки договорились даже до того, что привязка к цифре 21 и новому веку не так уж и пафосна, а происходит

все лишь из-за количества оставшихся неиспользованными углепластиковых монококов почившего Bugatti EB110. Вся эта предыстория напоминала детектив, поэтому, находясь в командировке в Италии, я просто не мог упустить случай увидеть автомобиль лично и поговорить с его создателями.



174. Прототип Bugatti EB110. 1990 г.

Встреча состоялась в местечке Кампогальяно, где в нескольких метрах от пустующего ныне комплекса завода Bugatti, на площадях бывшего цеха по установке электротехнического оборудования расположилась фирма V.Engineering (Borel Engineering), где три десятка энтузиастов намеревались изготовить 21-й суперкар марки Edonis. Тогда было собрано лишь два автомобиля. Первый – тот самый золотистый монумент, который был заложен в ноябре 2000 года и усилиями ста пятидесяти человек

закончен 31 декабря, за четыре часа до Нового года. Этот прототип, который имеет номер углепластикового монокока 01, можно назвать демонстрационно-ходовым. Второй – красно-морковный «носитель агрегатов» – наматывает километры по Италии и Европе, на нем притираются детали и вносятся изменения в конструкцию.

Пока золотистую машину на руках выкатывали во двор для фотосъемки, осматриваюсь и попутно разговариваю с инженерами Федерико Тромби (Federico Trombi) и Джанни Сиджинольфи (Gianni Siginolfi) – это они создавали Edonis, они из той самой когорты конструкторов EB110. Цех не производит впечатления сборочного участка – здесь слишком тихо и малоллюдно. Вдоль стен столы с деталями подвески и несколько прикрытых фирменными синими чехлами Bugatti автомобилей, два углепластиковых монокока и разобранный «носитель», над которыми колдует электрик.

Я боготворю любые Bugatti и узнаю их присутствие даже по запаху. Поэтому разглядеть под чехлами два Bugatti EB110 «сто десятки» труда не составило. Третий автомобиль силуэтом больше походил на EB110, но пришитые к покрывалу чехлы для характерно торчащих «лопат» зеркал заднего вида были пусты и безвольно свисали вниз. Вспомни-



175. Федерико Тромби. 2002 г.

наю, что без этих зеркал Bugatti представляли лишь дважды: во время замеров максимальной скорости и...

Глазам не верю! Без сомнения, это он – самый первый прототип, разработанный Марчелло Гандини! Именно этот дизайн «зарубил» Артиоли, но супердорогой монокок не переделывали, он послужил основой второго, запущенного в серию варианта... Именно такой в точности монокок сейчас стоял на деревянных козлах рядом с машиной! Но главное, на его передней панели сиял

серебристый шильдик с порядковым номером 03...

Как бы предчувствуя неладное, синьор Тромби попросил монокок не фотографировать... Снимаем чехол, который сам по себе достоин музея. В один из его внутренних швов, как на фирменной одежде, встроены лейбл с эмблемой Bugatti. С позволения хозяев, пораженных моей способностью видеть сквозь брезент, фотографирую живую легенду.

### ОТКРОВЕНИЯ СИНЬОРА ТРОМБИ

**А почему этот вариант Вам тогда не понравился?**

Не понравился только шефу Романо Артиоли, он ему показался слишком обыденным. Мы же намеревались в дальнейшем его дизайн использовать. Тогда Гандини полностью переделал дизайн, но на стадии его завершения вновь возникли трения вокруг формы передка и заднего бампера... Да и вообще отношения Гандини с руководством не складывались, он не соглашался с замечаниями и в результате полностью отошел от работы, которую завершил архитектор Джампаоло Бенедини (Giampaolo Beneditini), ему принадлежат основные постройки завода Bugatti в Кампогальяно. Но основные пропорции кузова и силуэт автомобиля – это работа Марчелло Гандини.

**А не было ли соблазна в работе над проектом Edonis использовать, если не бренд Bugatti, то хотя бы детали?**

Конечно, нет. Торговой маркой сегодня владеет Volkswagen, а деталей осталось не так много, например, некоторые отливки по двигателю.

**А углепластиковый монокок?**

Он изменен, увеличена его длина.

**То есть упреки в заимствовании конструкции EB110 незаслуженные?**

Edonis – совершенно другой автомобиль, например, у него нет полного привода, как у Bugatti. Это классический задний привод. Здесь совершенно другой двигатель, да и форма. А потом посмотрите на эти детали подвески, мы их только что получили. Или вот, например, поршни, они кованые, а у Bugatti они были литыми.

**А что тут делают эти два красавца EB110S?**

*(Спохватившись, машины начинают закрывать чехлами.)*

Естественно, после ликвидации Bugatti Automobili фирма V.Engineering явилась единственным в мире местом, где можно квалифицированно обслужить Bugatti EB110. Эти две машины находятся у нас наладке электроники, одна из них – единственная в мире с правым рулем. Но когда работы будут окончены, владельцы их заберут.

Наверное, чтобы перевести разговор в другое русло, синьор Тромби теперь спрашивает меня: «А как наш новый автомобиль, нравится?» – «Да, очень необычно».

**Но кто автор дизайна? Я думаю, что такой затратный проект позволил обратиться к услугам какого-либо известного дизайнера или ателье?**

Дизайнер действительно очень известный, но пока мы не говорим его имя, но вскоре Вы все узнаете.

Еще одна тайна Edonis? Или просто так проверяют журналиста из России? Ну да ладно, не обижаемся. А вот приехал сам синьор Борель. Он все такой же, как на тех фотографиях десятилетней давности с официальных презентаций Bugatti, худощавый и энергично-эмоциональный. По-прежнему в фирменной синей куртке с логотипом EB на рукаве

и уникальными золотыми часами Bugatti... Красиво!

Чтобы пройти в кабинет синьора Бореля, выходим из цеха через маленькую дверцу и попадаем в... музей! Если бы со мной в этот миг был мой американский друг Майкл, который является знатоком истории и даже состоит в клубе Bugatti, я просто не знаю, что бы с ним произошло.

На бетонном полу складского помещения кружком стояли еще три покрытые толстым слоем пыли EB110, а чуть поодаль – небольшая выставка. Ба! Да это же часть известной экспозиции Культурного центра Bugatti – Centre de Style d`Ora, построенного фондом Этторе Бугатти, возглавляемого мадам Ренатой Кеттмайр (Renata Kettmeir), супругой Артиоли! Выставка рассказывает о династии Бугатти. Карло Бугатти был известнейшим художником-декоратором конца XIX века. Его сыновья: Рембрандт – скульптор-анималист и автомобильный конструктор Этторе, а внук – дизайнер Жан Бугатти.

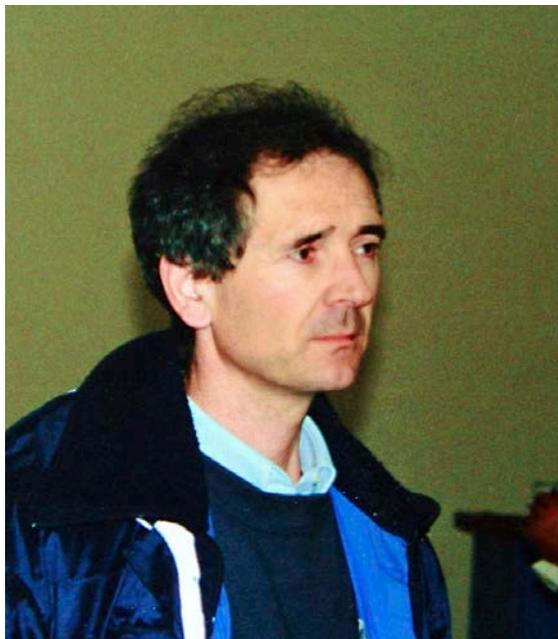
Вот электромобильчик Туре 56, который Этторе сделал в 1931 году. А это деревянный макет футуристичного самолета Bugatti, чудакватая балка переднего моста от известной серии Royale 41, а вот чертеж его знаменитой обличовки радиатора!

«Снимать нежелательно!» Но посидеть-то хотя бы пару секунд в кресле самого Карло Бугатти можно? А сфотографироваться? Ведь мой друг Майкл мне не поверит! «Ну ладно, только быстро!» – разрешают хозяева этого богатства. Пока поднимаемся по лестнице, синьор Тромби поясняет, что эта историческая экспозиция досталась в результате ликвидации фирмы Артиоли и раздела имущества среди акционеров так же, как, впрочем, и некоторые детали от EB110... Ну, вот и кабинет! Я разговариваю с президентом фирмы V.Engineering.

## ОТКРОВЕНИЯ СИНЬОРА БОРЕЛЯ

Господин Борель, Вы должны быть очень смелым и рискованым человеком, чтобы снова заняться производством суперкара, да еще в Италии.

*(Согласно кивает головой.)* Во-первых, мы в Модене, чья благодатная почва просто создана



176. Марк Борель. 2002 г.

для подобных занятий, а во-вторых, у нашей команды совершенно иной подход к созданию автомобиля. И мы постарались прежде всего сохранить моденские традиции. Например, Edonis сегодня единственный в мире автомобиль, кузов которого производится из металла вручную.

И в этом смысле Ваш автомобиль – это прямое следование классическим традициям итальянского кузовостроения?

Да, это так. Наши мастера, как и полвека

назад, выколачивают детали кузова вручную из алюминиевого листа точно так же, как это делал Скальоне. С другой стороны, механика автомобиля использует самые высокие из современных технологий: углепластиковый монокок весом 140 кг и двигатель в 700 л. с. Шины просто уникальны – это PAX System Michelin, они позволяют двигаться со скоростью 200 км/ч при полном отсутствии давления в колесе. Все это не ради шумихи. Мы хотели сделать автомобиль – вызов XXI веку, сделать автомобиль-совершенство и разделить удовольствие от создания этого совершенства со всеми любителями и истинными ценителями автомобиля.

Все это отражено в названии машины, которое происходит от греческого edone – удовольствие. Кстати, Edonis – эта марка автомобиля, название же каждой из 21-й машины будет дано в память о каком-либо выдающемся деятеле прошлого. Например, Леонардо да Винчи или Эйнштейн. У нас не было финансовых ограничений при создании, мы просто об этом не думали, а делали символ совершенства современного автомобиля ограниченной серии – только 21 экземпляр по индивидуальному заказу. Мы готовы сильно индивидуализировать любой автомобиль, например, полностью изменить каждый экземпляр внутри, как того пожелает клиент.

А каковы сроки выполнения такого заказа?

*(Задумывается.)*

Точно, что торопиться мы не будем, поскольку каждая из 21-й машины – уникальная работа. Да и требования заказчика в каждом случае разные. Я думаю, что можно говорить о нескольких месяцах.

А какими силами будет строиться автомобиль?

Сегодня у нас на фирме работают тридцать человек, но для изготовления автомобиля

мы обращаемся к специалистам со стороны, а это еще где-то человек сто двадцать.

**Я понимаю, что автомобиль уникален, но все же, кого Вы видите конкурентом Edonis?**

Эта машина – эмоция. Ее нельзя сравнить с чем-то. Например, автомобиль Zonda стоит в пять раз дешевле. Но наш технический директор Никола Матерацци, который в свое время разработал Lancia Stratos, Ferrari 288 GTO Evo, Testarossa, F40, а также Bugatti EB110, сравнивает Edonis с улучшенной версией Ferrari F40. Может быть, это так. Но повторю, этот автомобиль мы делали в удовольствие, не думая ни о цене, ни о механических проблемах. Мы просто хотели поделиться этим созданием с теми, кто любит езду и автомобиль.

**А как Вы относитесь к Bugatti Veuron?**

*(Улыбается.)* Для меня это просто новый Audi Quattro.

**Да, Вы истинный патриот настоящих автомобилей! А на чем ездите Вы?**

Я горячий поклонник BMW, но к дизайну новой 7-й серии отношусь настороженно, очень нравится модель M5. Также у меня имеется Bugatti EB110, но на нем выезжать доводится очень редко.

**Когда Вы начнете принимать заказы на Edonis?**

Мы показали в этом году машину в Турине (интервью записано в 2002 г. – *Прим. авт.*) и уже имели несколько разговоров с потенциальными покупателями. Но на сегодняшний день прототип готов лишь на 90%. Например, мы закончили работы по аэродинамике, и результат  $C_x$ , полученный в трубе Neuliez, свидетельствует, что наши показатели сегодня лучшие в мире. Сейчас работа идет над подвеской и совершенно новыми амортизаторами, а также над турбиной

с изменяемой геометрией. Работа уникальна, поскольку такие турбины ставятся пока лишь на дизели, а бензиновый мотор – это совершенно другие температурные параметры. Над этим мы работаем вместе с японцами, и я надеюсь, что через пару месяцев сможем устраивать демонстрационные поездки и уже начнем работать с клиентами.

**Я искренне желаю Вам успеха.**

Спасибо.

**В заключение нашей беседы мой традиционный вопрос. В чем, на Ваш взгляд, феномен итальянского автомобильного дизайна?**

Очень трудно ответить одной фразой, тем более, что я француз, а не итальянец, да еще политолог по образованию.

**Это тем более интересно, например, синьор Гандини говорил на эту тему где-то полчаса...**

*(Улыбается.)* Я думаю, прежде всего феномен в стране и ее культуре, а также в чувственности итальянцев и их страсти. Также это свобода. Например, мы были абсолютно свободны от всего, даже от вкусов клиентуры. Мы могли свободно творить... Но поскольку автомобиль должен быть самым быстрым, мы обязаны были подчиняться аэродинамике. А чтобы охладить 700-сильный двигатель, пришлось превратить заднюю часть кузова в один гигантский дефростер. Вот в этом компромиссе тоже своеобразный феномен.

**Феномен рациональной красоты?**

Да, стиль непременно должен быть на службе у механики, хотя прежде мы относились к автомобилю, как к скульптуре. Это Италия, ее специфика и мы стремимся ее сохранить.



|                   | EDONIS  | BUGATTI EB110S   |
|-------------------|---|--|
| ДВИГАТЕЛЬ         | V12 60-клапанный<br>с двумя турбокомпрессорами<br>3760 см <sup>3</sup><br>680 л. с. при 8000 об/мин<br>735 Нм при 3600 об/мин | V12 60-клапанный<br>с четырьмя турбокомпрессорами<br>3500 см <sup>3</sup><br>611 л. с. при 8250 об/мин<br>650 Нм при 4200 об/мин |
| ТРАНСМИССИЯ       | 6-ступенчатая механическая  | 6-ступенчатая механическая   |
| ПРИВОД            | на задние колеса  | полный   |
| ШАССИ             | карбоновый монокок Aerospatiale/Bugatti<br>(модернизированный)  | карбоновый монокок<br>Aerospatiale/Bugatti   |
| КУЗОВ             | алюминиевый 2-дверный<br>2-местный  | алюминиевый 2-дверный<br>2-местный   |
| ГАБАРИТЫ          | 4350×1998×1120<br>база 2565   | 4400×1960×1125<br>база 2550  |
| МАССА             | 1 300 кг  | 1 620 кг   |
| ШИНЫ              | 245/40 ZR18<br>335/30 ZR18<br>Michelin Pax System   | 245/40 ZR18<br>325/30 ZR18<br>Michelin   |
| СКОРОСТЬ          | 365 км/ч  | 342 км/ч   |
| РАЗГОН 0–100 км/ч | 4.00 с  | 3.46 с   |
| ЦЕНА              | \$ 900 000<br>(2001 г.)   | \$ 350 000<br>(EB110, 1994 г.)   |

**LAMBORGHINI MURCIELAGO.  
СПЯЩИЙ ГЕН**



Lamborghini Murcielago – серийная модель. Дизайн Люка Данкервольке (Luc Danckervolke). Фирма Audi, 2004 год. Murcielago – это кличка бойцового быка, лютый нрав которого был вознагражден свободой и жизнью. В 1879 году на корриде в испанской Кордобе тореодор Рапел Молина (Rapel Molina) по прозвищу Lagastigio в финале боя не вонзил шпагу между его шейными позвонками, а даровал быку жизнь. Сделал он это не под влиянием чувств, а исключительно для того, чтобы порода Murcielago не прервалась и его потомство стало более грозным и свирепым. Сегодня Murcielago – это еще и автомобиль, продолживший обычай, заведенный в бытность Ферруччио Ламборгини (Ferruccio Lamborghini), присваивать моделям своих

суперкаров имена легендарных быков – звезд испанской корриды. Таковыми были и Miura, и Countach, и Diablo, чей дизайн был создан гением Марчелло Гандини, а также традициями итальянской конструкторской мысли. Ныне Lamborghini принадлежит концерну Volkswagen и в этой связи пусть и формально, но мог считаться «народным автомобилем». Но времена меняются, Volkswagen выпускает отнюдь не «народную» модель высшего класса Phaeton, и проектированием итальянского суперкара занималось отделение Audi. Идеи замены модели Diablo витали на Lamborghini со второй половины 90-х годов и первым разработчиком нового суперкара стала фирма Zagato, которая довела проект до стадии эскизного предложения. Работы остановились

по финансовым причинам и смогли возобновиться лишь после того, как именитый итальянский бренд стал принадлежать Volkswagen. Главным дизайнером проекта L147 был назначен тридцатилетний Люк Данкервольке – бельгиец по происхождению, родившийся в Перу в семье дипломата.

В Европу Люк попал лишь в 18-летнем возрасте, получив инженерное образование, сразу же поступил в Центр искусств города Виви, намереваясь стать еще автомобильным дизайнером. Он начал работать на Peugeot, а затем пришел на Audi, где переделал множество рациональных автомобилей, включая A4 Avant, Skoda Octavia, Fabia, концепт Audi A12 и серийный A2.

Казалось, по почерку Люк закоренелый прагматик и функционалист и не ему прорисовывать чувственные линии итальянского суперкара. Но Фердинанд Пих думал по-другому...

Так, в октябре 1998 года, прервав работу над болидом Audi Le Mans, молодой дизайнер вылетел в Италию. Он боготворил эту страну, ее дизайнеров и их автомобили, поэтому начал с внимательного изучения работ Гандини и всех дизайнеров, кто работал для Lamborghini. Все это отразилось в его первых эскизах, где L147 предстал стилистическим и пластическим преемником Diablo с аналогичными задними воздухозаборниками и гильотинными дверями.

Словно боясь от излишнего проявления немецкого дизайна, параллельно решено было обратиться к Марчелло Гандини, а также дизайнерам фирм Bertone и I.DE.A, которые подготовили свои альтернативные масштабные модели. Работалось нелегко, ибо техническая составляющая дизайна была очень велика. В частности, ограничителями формы служили два огромных воздухозаборника для пары радиаторов охлаждения, расположенных в задней части кузова. К тому же они были малоэффективны и работали всего на 10–15%. Люк заинтересовался проблемой и обратил внимание на то, что еще экспериментальный

Countach имел активную систему воздухозабора, меняющую свой КПД в зависимости от условий.

Встретившись с Массимо Чеккарини (Massimo Cuccarini) – техническим директором Lamborghini, Люк Данкервольке получил «добро» на воскрешение давнего проекта, а Murcielago – систему VACS, следящую за системой охлаждения и изменяющую геометрию воздушных каналов в зависимости от скорости. Считается, что именно это нововведение послужило основой для новой идеологии и сделало «Ламбо» таким похожим на технически выверенный Audi. Так или иначе, к октябрю 1998 года все участники проекта L147 представили масштабные модели, а к январю были построены полномасштабные макеты и сделан выбор в пользу варианта Audi. В августе 1999 года дизайн был одобрен Пихом.

Но вскоре в Санта-Агате появился новый директор – Джузеппе Греко (Giuseppe Greco), и дизайн пришлось немного изменить. «Вы сделали Николь Кидман, а нужна Шарон Стоун». От переделок Murcielago стал напоминать Audi еще больше: тот же выразительный взгляд фар, выхолощенная и безукоризненно геометричная поверхность, брутальность деталей. Это не означало, что дизайн был плох. Нет, он чрезвычайно цельный, но излишне технократически выверен и математически рассчитан. От этого так и веет холодком. Всего этого нет на классических Lamborghini, которые отличались от других автомобилей так же, как разнится нарисованный от руки живой, авторский эскиз и построенная на компьютере математическая модель кузова. Это даже сравнивать нельзя. Они просто другие, с иной выразительностью и иной чувственностью.

Что касается бешеного норова того знаменитого быка по кличке Murcielago, которому 134 года назад была дарована жизнь на корриде и именем которого назван автомобиль, то в природе случается всякое и, как известно, ген может еще спать.

**FIAT PANDA II.  
CAR OF THE YEAR 2004**



Fiat Panda II – серийная модель. Дизайн фирмы Bertone, 2003 год.

Не знаю, в какой степени чувственная составляющая дизайна влияет на выбор жюри европейского конкурса «Car of the Year» («Автомобиль года»), но думаю, что в этот раз определяющее значение сыграла именно внешность номинанта и эмоции по этому поводу. Удивляться нечему, дизайн Fiat Panda II – просто класс, да еще и от ателье Bertone!

Мода на ремейки в автомобильном дизайне грозит превратиться в особенность стиля нашего времени. В отличие от музыкантов, которые считают, что ремейк шлягера – прямое

свидетельство творческого застоя, современные автомобильные стилисты относятся к переделке старых тем с невиданным энтузиазмом. Однако возрождение знаменитой Panda, являющейся для итальянцев почти иконой, заранее не планировалось, поэтому акт реинкарнации произошел почти стихийно.

В 1998 году руководство Fiat приняло решение начать поиск свежего образа своей продукции, в котором автомобилям предстояло осваиваться в новом веке. Так, через год родился проект Ecobasic, радикальный дизайн которого был призван заменить, как казалось многим, излишне зализанный стиль

Seicento/Punto/Bravo. Любопытно, что дизайн Bravo/Brava принадлежал шефу дизайна BMW Крису Бэнглу, работавшему в то время на Fiat. Но необычная внешность концепта Ecobasic со ступенчатой подоконной линией лишь озадачила руководство.

До 2000 года заводские стилисты пытались «поженить» эпатажный концепт с традиционным линейным рисунком Fiat. Не получилось, и тогда в начале 2000 года руководство концерна обратилось за помощью к ItalDesign

концепции к характеру Fiat. В основном это коснулось «распрямления» сложных кривых линий и приданию «лицу» черт модели Stilo, которая к этому времени стала олицетворять новый облик Fiat. По словам шефа ателье Bertone Джулиано Биазо (Giuliano Biasio), кроме всего прочего, нужно было создать итальянский автомобиль с характерными и «вкусными» деталями.

Тогда о ремейке речи пока не шло. Заговорили об этом лишь тогда, когда в техническом



177. Panda I и Panda II. Рис. Розанова Н.Е.

и Bertone, чья виртуальная модель позже и была выбрана в качестве концепции стиля.

Что нарисовал отец первой Panda – Джорджетто Джуджаро, не известно, но стилисты Bertone предложили очень оригинальный пластический ход, состоявший в дугообразном абрисе верхней кромки бокового остекления и его зеркальном повторе по низу боковины кузова. В январе 2001 года команды дизайнеров Fiat и Bertone соединились вместе и занялись более детальной адаптацией

заданию и в философии проекта 169/Smail (впоследствии названного Gingo) стали четко проступать черты легендарного автомобиля 80-х годов – утилитарность, функциональность и практичность. Так же, как и тогда, автомобиль был очень современен и воплощал самые передовые идеи массовой автомобилизации. Сбоку благодаря высоко расположенной точке «Н», характеризующей посадку и определяющей высоту крыши, это почти вэн, а деловые продольные рейлинги и игривое третье окошечко придают автомобилю черты SUV. Ненавязчивый клин подоконника и циркульность колесных арок в моде сегодняшнего и обозримого

будущего. Сзади фирменные фиатовские вертикали светотехники и почти прямой угол наклона пятой двери. Все очень характерно и было понятно, что дизайнеры сотворили клон – клон «Панды», который помог с легкостью нарисовать на базе компактного автомобильчика полноприводную версию Simba и модификацию SUV. Говорят, что в запасе еще целая гамма вариаций. Внутреннее пространство также подчинено приоритету черт утилитарного вэна: открытая полка сверху панели приборов, на ней рычаг переключения передач. Плоский задний диван и огромная стеклянная крыша, увеличивающая пространство. А название Gingo поменяли на Panda в самом конце, когда стало ясно, что автомобиль получился.



178. Fiat Panda I. Дизайн Д. Джуджаро. 1980 г.

#### ИКОНА

Fiat Panda – серийная модель. Дизайн Джорджетто Джуджаро, 1980 год.

Кроме феноменальной утилитарности и практичности, популярность этому автомобилю принес полный отказ от американской идеологии стайлинга и утверждение дизайна европейского, причем в самом радикальном за все времена отрицании аэростилиа. Но все это произошло не вдруг...

Взгляните, какие у автомобиля предки! Fiat Topolino, 500, 600, 850... По признанию Джуджаро, образ французского автомобиля Citroen 2CV также сыграл свою роль, от него дизайнер позаимствовал простоту. Однако простота 2CV на французском автомобиле – простота ремесленных и кустарных технологий, а итальянский стиль Panda – это лаконизм современного хай-тека и его технологий, производств, открыто побуждающих применять такие решения, как наружный крепеж дверных петель, и использовать композиционную доминанту широкой полиуретановой защиты низа кузова по его периметру. 10 лет и 150 000 километров пробега – вот расчетная жизнь этого автомобиля. Работа над проектом Rustica («Сельский») началась в 1976 году, когда во время отпуска Джуджаро сделал первый набросок проекта, проведя на листе бумаги горизонтальную линию...

Спустя годы он назовет этот проект своей лучшей работой. «Меня ничего не ограничивало, кроме стремления сделать автомобиль максимально утилитарным». В результате трудно поверить, что эта кроха имеет полно-размерный салон, в который при проектировании усаживали пять манекенов-эталонов, построенных по нормам SAE (Society of Motor Engineers). Через год на фирме ItalDesign были созданы ходовые образцы 0-серии, которые и получили имя Panda. Функциональность дизайна легко позволила Джуджаро сочинить на базе автомобиля несколько модификаций: Strip – версия 4×4, Negro – пикап, а еще 5-дверный хетчбэк. В 1981 году Fiat Panda получил национальную премию по дизайну «Compasso d`Oro» («Золотой циркуль»).

**FIAT TREPIUNO, LANCIA FULVIA CONCEPT.  
«СТАРЫЕ ДЕНЬГИ»**



**Fiat Trepiuno** – концептуальная модель.  
Дизайн Роберто Джолито, 2004 год.

**Lancia Fulvia** – концептуальная модель. Ди-  
зайн Масимо Дзапино, 2003 год.

«Старые деньги» или «бабушкины деньги» – так американцы называют нежданно-негаданно свалившееся на голову наследство. Обычно на эти средства совершаются самые бесшабашные и неподдающиеся объяснению покупки: обсыпанные бриллиантами часы, бунгало бывших кинознаменитостей, вычурные лимузины... Гораздо реже благодаря этим деньгам люди пробуют начать новую жизнь.

Непростое положение дел итальянского

концерна Fiat, с которым он вступил в XXI век, подтолкнуло его дизайнеров обратиться к прошлому. Искали новую выразительность стиля и сохранения связи с историей. Только со стороны это может показаться легким делом. На практике любой автомобиль, имевший успех в прошлом, был таковым благодаря тому, что на 100% отвечал духу и запросам своего времени и чуточку их предвосхищал. Именно поэтому экстраполяция Ford T, увенчанного лаврами «Лучший автомобиль XX века», в нашу действительность просто невозможна. Но помимо железа существует художественный образ, который может быть по-прежнему

близок и тем, кто видел эти автомобили много лет назад вживую, и тем, кто может воспринять его как новый сегодня.

К сожалению, носителей харизмы в мире автомобилей немного, последнее место среди них занимает крохотный Fiat 500 – симпатяга Cinquecento. В 1957 году малыш воплотил мечты послевоенной Италии о семейном автомобиле. Несмотря на длину в три с небольшим метра, две двери и 20-сильный моторчик, «пятисотый» стал самым популяр-



179. Fiat 500. Дизайн Д. Джакозы. 1957 г.

180. Концепт Fiat Trepiuno. Дизайн Р.Джолито. 2004 г.



ным автомобилем Апеннинского полуострова. Сегодня миниатюризация автомобиля – отнюдь не следствие низкой покупательской способности, наоборот, это свидетельство состоятельности практичного и динамично живущего человека.

Суперкомпакт – это второй или даже третий автомобиль в семье, используемый как относительно надежное средство для передвижения и парковок в мегаполисе. Таким образом, один образец для фиатовского ремейка был определен, и Невио Ди Джусто (Nevio Di Giusto) – зам. главы дизайна отделений Fiat/Lancia – дал отмашку трем своим стилистам на разработку ремейка «пятисотки».

Большая часть времени из 15-месячного проектирования ушла на компоновку салона – основы суперкомпактного автомобильчика. Результатом стала действительно оригинальная схема посадки 3+1, которая и дала название автомобилю – Trepiuno. Конечно, 3,3 метра длины не могли позволить посадить четырех пассажиров с должным комфортом и предоставить место для поклажи. Пришлось пожертвовать одним посадочным местом, но зато оставшиеся три разместить более просторно. Багажник, правда, вышел необычной Г-образной формы, но и в него можно было забросить пару-тройку сумок. Тайна комфортной посадки на такой малой длине проста. За счет трансформируемой части

панели приборов в зоне коленей переднего пассажира, который получил возможность без потери комфорта сдвинуться вперед, увеличился простор для сидящего сзади. Пространство за водителем можно было использовать по-своему: для размещения детского кресла или багажа.

Когда функциональная часть проекта была закончена, в дело включились стилисты. Им нужно было найти как можно больше цитат из машинки 50-х годов и, переведя их на язык современной моды и стиля, включить в форму, которая уже была определена внутренней компоновкой. Так были реконструированы основные пропорции и пластика

боковины и, конечно же, знаменитые «усы», которые придавали «лицу пятисотки» особый шарм. В результате от прототипа удалось сохранить главное – дружелюбность образа, вызывающего улыбку, и перенести его на рациональность современной, почти минивэновской компоновки.

А в отделении Lancia в это время приступили к поиску исторических черт бренда, которые могли быть перенесены в будущие проекты. Выбор стилистов Флавио Манцони (Flavio Manzoni) остановился на легендарном купе конца 60-х годов Lancia Fulvia 1.6 HF Lusso с кузовом от ателье Zagato. Помимо незатейливой элегантности машина была знаменита своими спортивными победами, «размо-

дизайна компоновщики занялись поисками платформы и шасси, подгоняя технику и конструкции под скетчи стилистов. Шасси Fiat Barchetta подошло идеально. Сложность возникла лишь в том, что слишком необычными были вертикальные пропорции кузова исторической Fulvia – большие по высоте окна с невысокой боковиной. Panoramica – так Уве Дзагато называл свои купе за огромную площадь остекления.

Сегодня согласно требованиям безопасности все выглядит наоборот. Fulvia зажила вторично во многом благодаря тому, что концепт выколачивали, как и встарь, молотками из листового алюминия из-за фанатической любви итальянцев к таким автомоби-



**181.** Lancia Fulvia 1.6 HF Lusso. Дизайн Zagato. 1969 г.

**182.** Концепт Lancia Fulvia. Дизайн М.Дзапино. 2003 г.

чив» когда-то господство английского Mini в ралли R.A.C. и Monte Carlo. Канонический облик Fulvia помнился теми, кому сегодня за пятьдесят, но он также известен молодому поколению.

Работа стала классикой ремейка, а заодно и стайлинга. Чтобы не растерять крупницы образа Fulvia, дизайнеры начали с компьютерных обмеров исторического образца и разрисовки на их основе вариантов современной интерпретации. Лишь только после «заморозки»

лям, а также из-за прекрасного наследства, что оставили фиатовцам дизайнеры шестидесятых.

Через час после презентации Fulvia на Франкфуртском автосалоне на официальном чарте Lancia появилось несколько сотен заверений в готовности сейчас же купить этот автомобиль. Похоже, что в образе двух ремейков на Fiat свалились «старые деньги», потратить которые можно лишь двумя способами.

**ITALDESIGN NESSIE & BERTONE VILLA.  
NESSI И ГЛАВНЫЙ ФАСАД VILLA**

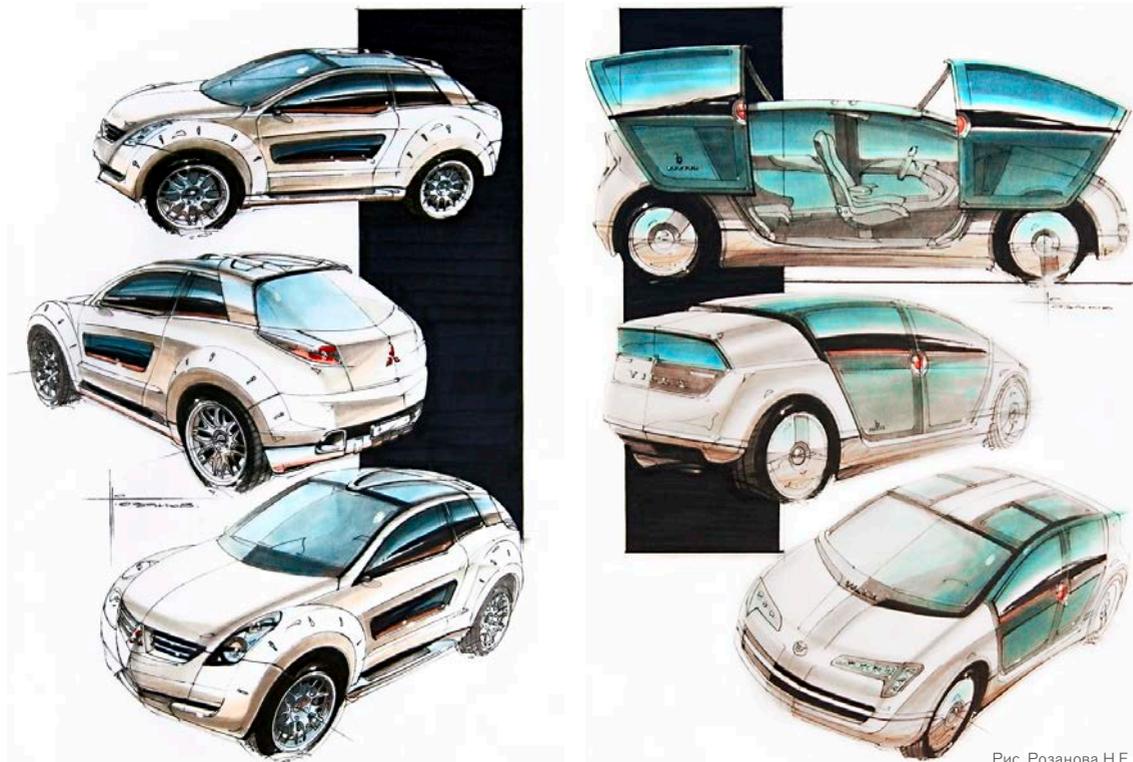


Рис. Розанова Н.Е.

**ItalDesign Nessie** – концептуальная модель. Дизайн Фабрицио Джуджаро. Фирма ItalDesign, 2005 год.

**Bertone Villa** – концептуальная модель. Дизайн: Роберто Пятти (стиль), Джулиано Биазо (экстерьер) и Дэвид Уилки (интерьер). Фирма Bertone, 2005 год.

Очень они разные. Nessie выглядит весьма реальным прототипом. Villa, наоборот – бесшабашная концепция от решивших поразвлечься дизайнеров. Однако построили их люди серьезные – специалисты двух ведущих итальянских ателье ItalDesign и Bertone, задача у них была одна: красиво и точно прогнозировать стиль будущего.

Говорят, что для автомобилей класса SUV в Европе могут наступить черные дни. Очутившись в исторических центрах столиц Старого Света, огромные и коробкообразные, они пугают «зеленых» и раздражают широкую общественность, которая грозит добиться запрета на их эксплуатацию вне шоссе и бездорожья. Поиски альтернативы SUV привели Mitsubishi в Италию, в Центр стиля фирмы ItalDesign. Здесь знают толк и в компактах, и в автомобилях, созданных для утилитарных нужд, а также спорта. Именно Джуджаро в разное время создал трубчатый концепт Tuareg, необычный для Maserati кроссовер Kubang и VW Tarek.

Японцам требовался «итальянский взгляд» и на свое будущее, и на более прозаическую вещь – образ очередного Рајего, над которым вовсю шла работа. Было важно, чтобы прогнозы устраивали американский рынок – историческую родину всех машин этого назначения.



Естественно, в результате у итальянцев не получилась плоская и граненая коробка, они создали чувственную и пластичную скульптуру. В ее основе лежит весьма необычный кузов, который содержит в своей объемной архитектуре признаки купе и пикапа

одновременно. Еще у концепта Nessie три боковые двери, как это делается на американских полноразмерных пикапах типа super cab, «вкусно» выполненные детали серебристого порога и необычный багажник на крыше, задняя часть которого попутно исполняет роль спойлера.

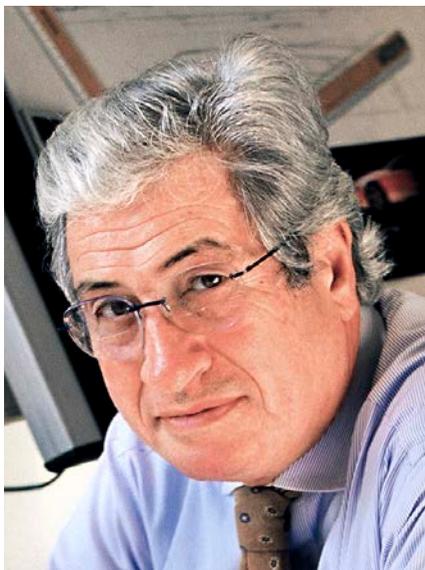


**183.** Концепт ItalDesign Nessie. Дизайн Ф. Джуджаро. 2005 г.

**184.** Концепт Bertone Villa. Дизайн Р. Пьятти, Д. Биазо и Д. Уилки. 2005 г.

Но самое интересное в архитектуре Nessie – это поверхность кузова и рисующие его линии. Гигантские циркульные «блины» колесных арок под 23” диски уверенно держат на себе кузов, а благодаря облицовке радиатора в стиле «боевых» раллийных машин в Mitsubishi Evolution безошибочно идентифицируется японский бренд. Самой яркой деталью автомобиля является подоконная линия в стилистике эпохи 70-х годов «muscle car» и шаловливое окно в нижней части двери.

Пластика автомобиля бионична и созвучна имени Несси, она действительно напоминает легендарный образ гигантского ящера из озера Лох-Несс. Пока это просто макет-демонстратор, но вскоре его установят на полноприводное шасси с двигателем V8, способным трудиться на водороде. Такой автомобиль не будет раздражать «зеленых» и занимать большие площади для парковок у городских бутиков.



**185. Фабрицио Джуджаро – директор по дизайну фирмы ItalDesign**

Лет сорок тому назад великий прогностик дизайна Нуччо Бертоне сказал, что стиль автомобилей XXI века будет обыгрывать темы революционных конструкций головной оптики и новых способов открывания дверей. Посмотрите внимательно на концепт Villa, построенный в ателье его имени, это же иллюстрация того самого прогноза! Но не в одних дверях счастье. Villa сокрушает еще один сложившийся стереотип, по которому уже более ста лет все автомобили идентифицируются по «лицу», а форма и рисунок иной

породистой облицовки радиатора может рассказать целую увлекательную историю. Большинство людей видят автомобиль в основном сбоку и боковой фасад для них несравнимо важнее. Этот парадокс навел главного дизайнера фирмы Bertone Роберто Пятти на мысль поменять значимость выразительности главных фасадов в архитектуре автомобиля местами и сделать акцент на боковине кузова. Для этого его стилисты

пересмотрели много примеров современной и классической архитектуры и в результате позаимствовали из нее одно правило: главный фасад там, где расположен вход. Для этого двери концепта своим рисунком напоминают широкий вход в большой и дорогой отель, за которым открывается комфорт, яркая и шикарная жизнь.

Вся эта сценография организована на удлиненном на 350 мм шасси кроссовера Cadillac SRX. Гигантские прозрачные двери расходятся в стороны всего за 10 секунд. Сделать такое изделие работоспособным итальянцам помогли специалисты финской стекольной фирмы Finnflamex, которые

отлили изогнутые в трех плоскостях детали. В результате кузов автомобиля выглядит необычно – не седаном, не MPV, не открытым и не закрытым... Все подчиняется гигантским дверям, которые заходят на крышу столь сильно, что непрозрачным остается лишь узкий продольный стрингер посередине.

Удивительно, но автомобиль выглядит изящным и несмотря на размеры не кажется тяжеловесным. Зато спереди

целая компьютерная сеть, можно не писать, это и так ясно. Но нельзя не отметить оригинальную систему подачи в салон воздуха, звука и освещения, которая чем-то напоминает концепт Citroen C-Airlounge (2003 г.), где нажатием кнопки изменялись цвета и узор подсветки пассажирского салона. В Villa воздух и звук поступают в салон через узкие щели в обивке, которых с первого взгляда можно и не приметить. Зато на виду 23" экран, расположенный на центральной



**186.** Роберто Пьянти – главный менеджер по стилю фирмы Bertone. 2005 г.

и сзади пластика Villa минималистична и невыразительна. То, что перед вами именно Cadillac, подсказывает лишь знакомая эмблема. Но, конечно, все эти инновации и проблемные решения созданы ради эффектного интерьера.

Как известно, сегодня дерево и кожа уже мало у кого ассоциируются с роскошью. В наши дни такой декор не в моде, зато ценятся комфорт и удобство. Villa в полной мере отвечает этому. О том, что в ней есть вся воображаемая сервисная техника, которой управляет

консоли, где демонстрируются в трехмерном режиме все параметры работы автомобиля и сервиса.

Гадать, что из двух итальянских концепций приживется и когда это произойдет, не будем. Ясно одно, образ SUV может стать более стремительным и эмоциональным и базироваться, кроме универсала и хетчбэка, еще и на основе купе... Почему бы центру композиции автомобильного кузова не переместиться на бок? В будущем – вполне.



Нередко дизайн автомобилей Alfa Romeo пылкие итальянцы сравнивали с произведением искусства – «opera d`arte». В конце января 2007 года эти сравнения получили официальный статус: на художественной выставке Arte Fiera в итальянской Болонье новое купе Alfa Romeo 8C Competizione экспонировалось наравне с живописью, скульптурой и арт-дизайном. Вышло неплохо. Что такое 8C? Это автомобиль, превратившийся в самостоятельный бренд благодаря доминанте марки Alfa Romeo на спортивных трассах 30–40-х годов. Этот культовый автомобиль, созданный великим конструктором Витторио Яно (Vittorio Jano)

в 1931 году, в полной мере олицетворял суть марки, но, увы, это далекое прошлое. Однако ретрофутуризм сегодня в моде, и грех было отказываться от удачи, которая сама плыла в руки. Тем более, сделав шаг по реинкарнации 8C, Alfa Romeo могла бы эффектно вернуться в класс GT, который покинула в конце прошлого века. Первый шаг был сделан в 2007 году, когда во Франкфурте был представлен концепт этой программы. Там же было заявлено, что будущее купе 8C Competizione будет выпущено в небольшом количестве – лишь 500 экземпляров, что уже само по себе сближало автомобиль с произведениями искусства.

За три года подготовки к производству изменились лишь детали, которые делали прототип соответствующим нормам США и Европы. Но лаконизм чистых и простых линий остался. Осталась и честность, с которой автомобиль информировал о своей динамике и происхождении. Это главное. Еще важны эмоции, которые сродни тем, что побуждали кузова, построенные на шасси Alfa Romeo ателье Touring в конце 30-х годов, Zagato и Bertone в 50-х годов. Главный дизайнер Alfa Romeo того времени Вольфганг Эггер (Wolfgang Egger) взял на себя смелость продолжить этот ряд. По его словам, новый 8С – это автомобиль для джентльменов, которые любят автомобиль и сам процесс езды.



**187.** Alfa Romeo 8C Competizione на выставке в Болонье. 2007 г.

Создание спорткара в стиле «ретрофутуризм» не такая простая вещь, как может показаться на первый взгляд. Автомобильный дизайн сегодня – это плод сотрудничества дизайнера и конструкторов, которые мыслят передовыми идеями и прогрессивными решениями, которые корректируются нормами безопасности, расположения светотехники и просто требованиями к комфорту современного автомобиля. Правда, в данном случае задача несколько облегчалась тем,

что за разработчиками 8С стоял бренд с традициями создания архитектуры автомобиля вокруг двигателя и V8, расположенный спереди, как нельзя лучше подходил для этого и в этот раз.

Казалось, мощь 450 лошадиных сил генерировала развитие плоскостей и линий от исторического «щита» Alfa Romeo до коротко купированного законами аэродинамики «хвоста». Порода! Еще такой подход к организации дизайна исключает декор и украшения в принципе. Они как бы слетают с формы под воздействием скорости и ветра. Все это команда Эггера сотворила за восемь месяцев, построив четыре поисковые масштабные модели и одну полноразмерную.

Любопытно, что в команде, создавшей Alfa Romeo 8C Competizione, собрались одни итальянцы, наверное, поэтому с любого угла зрения этот автомобиль возбуждает бурные чувства. Они будоражат вас при приближении к автомобилю, при посадке, при касании руля или педалей. Кстати, трехспицевый руль, пара «колодцев», на дне которых лежат шкалы тахометра и спидометра, капот и дорога традиционно для Alfa Romeo видны лишь с места водителя. Что еще надо истинному ценителю автомобильного искусства? У него есть все.

#### **P.S.**

Alfa Romeo 8C Competizione два года подряд занимала призовые места на конкурсах элегантности Villa D'Este и экспонировалась на выставке «Arte Fiera – 2007».





### **ГЛАВА III. МЕСТА**

Очертания Апеннинского полуострова напоминают сапог. «Сапог» красив и в своих очертаниях даже стилиен. Каждая из его частей уникальна и своеобразна. Объект нашего интереса – автомобильный дизайн занял самый верх «голенища» – север итальянского «сапога», где расположены области Эмилия-Романья и Пьемонт. Здесь «столица» Феррари – Маранелло и уникальная Модена, в окрестностях которой все проникнуто духом создания красивых автомобилей.

**МАРАНЕЛЛО.  
МУЗЕЙ FERRARI**



Маранелло – небольшой городок земли Эмилии-Романьи, где расположена историческая родина всех гоночных и спортивных автомобилей Ferrari.

Galleria Ferrari. Частный музей. Via Dino Ferrari, 43, 41053 Maranello (Mo), Italy. Тел. 0536/94.32.04. Открыт с 9.30 до 12.30 и с 15.00 до 18.00. Понедельник – выходной день. Цена билета \$3,5. Имеется автостоянка и магазин сувениров.

Нам не везло с утра. Не везло с погодой, когда молочные реки тумана начали заливать сначала низины, а потом и все подряд, орошая землю нудной моросью, которая, накопившись до только ей ведомой критической

массы, внезапно срывалась в настоящий ливень. Нам не везло и в деле... И с дороги мы сбились почти сразу, хотя ехали в «мекку», правда автомобильную, которая расположилась на северо-западе Италии, в маленьком и, как казалось из-за тумана, затерянном среди нереально ухоженных садов местечке Маранелло близ Модены. Там «мекка», там находятся фирма и завод Ferrari, а также камерный и почти домашний музей Galleria Ferrari, который и являлся целью нашего путешествия. Заплутав и несколько раз уточняя дорогу у местных автомобилистов, мы неизменно слышали: «Поезжайте прямо и увидите».

Мы ехали прямо, но как ни всматривались, таблички с надписью: «Maranello», так и не заметили, зато сразу обратили внимание на внезапно появившиеся красные флаги с силуэтом вздыбленного черного жеребца, которые свешивались с балконов домов и хлопали на ветру у сувенирных магазинчиков и ресторанов. Приехали... Музей отыскать оказалось намного проще. Расположен он на улице имени Дино Феррари. Его ярко-красная ажурная конструкция



**188.** Галерея Ferrari, Модена. 2002 г.

из металла и стекла, несмотря на дождевую завесу, была видна издали. Своей архитектурой павильон мог напоминать все, что угодно, но несмотря на это, сомнений в том, что это музей Феррари, не было. Метров за сто до здания высилась ярко-красного цвета арка, украшенная знакомыми всем фанатам Формулы 1 светофорами, которые дают старты гонкам Gran Prix. Здесь они работали по совместительству и указывали вход в мир Феррари. Пока горели зеленые сигналы, мы вошли под арку.

Идея создания музея возникла в 1983 году, а через три года были найдены средства и начато строительство. 18 февраля 1990 года здание Galleria Ferrari было открыто. Музей частный, его экспозиция не постоянна и зависит от договоренности с владельцами машин. Экспонаты размещаются в трех залах, расположенных в трех уровнях. На верхнем уровне находится постоянная часть экспозиции, на среднем – магазин сувениров, а на нижнем – устраиваются тематические

выставки. На этот раз «гостями» галереи стали гоночные Ferrari конца 40-х, когда в зените своей славы были состязания Mille Miglia и машины середины 50-х, когда на этапах мировых Gran Prix царствовали огненно-красные болиды Mondial и Testa Rossa. Осмотр начинается с подъема по крутой лестнице в верхний зал, который отдан истории фирмы и жизнеописанию ее создателя Энцо Феррари. Здесь документы и фотографии юного комендатора и первый автомобиль фирмы серии 125, болид Жака Вильнёва и шлем Шумахера, который авторы экспозиции многозначительно поместили на стуле перед мемориальным рабочим столом Энцо

Феррари. Хотя воспроизведенный кабинет находится за толстым стеклом, все остальные экспонаты лежат свободно и их даже можно потрогать рукой.

В центре зала – круглый световой колодец, через который виден нижний зал, заставленный ярко-красными скульптурами...



**189.** Ferrari T 500 Mondial. 1953 г.

**190.** Ferrari T 750 Monza. 1954 г.

**191.** Ferrari 250 TR (Testa Rossa). 1958 г.

Да-да, именно так, а не иначе воспринимаются потрясающе красивые и невероятно пластичные кузова от ателье Scaglietti или Touring, которыми оснащались гоночные шасси Феррари на рубеже 40–50-х годов. Свообразным мостиком к пониманию этого

чуда служит подвешенный к потолку и от этого кажущийся парящим каркас кузова Ferrari 250 GTO, построенный по уникальной технологии Superleggera. Каркас совершенен и по-своему красив, как и мировые шедевры инженерного искусства, – Эйфелева башня или Бруклинский мост и т. д. Ажурное переплетение стальных прутков, полых трубок и перфорированных круглыми отверстиями пластин стало знаковым символом технического совершенства спортивного автомобиля своего времени.

Но скорее по винтовой лестнице вниз, туда, где нас ждет совершенно другой мир, где даже не слышно сумасшедшего дождя, барабнящего по жестяной крыше музея, а от обилия красного цвета, в который по определению окрашены экспонаты, ощущения вообще становятся приятно ирреальными! Хотя, стоп! Все экспонаты можно трогать, и это напоминает щипок, удостоверяющий, что не спишь. Признаюсь честно, я трогал...

В экспозиции нижнего зала были выставлены восемь исторических машин, которые представляют три знаменитых поколения семейства Ferrari: ранние автомобили, серии Mondial и Monza, а также классический экземпляр легендарной Testa Rossa. Описывать внешность этих автомобилей так же безнадежно, как пытаться рассмотреть детали Ferrari, проносящихся по гоночной трассе в Ле-Мане или Монце... Однако волею случая автомобили неподвижны и их можно внимательно рассмотреть.

Все первые модели Ferrari объединены тем, что были построены вокруг V-образного двенадцатицилиндрового двигателя. Как правило, они оснащались открытыми двухместными кузовами типа баркетта, и пока за дело не взялось кузовное ателье Touring, они выглядели очень скромно и даже неказисто. Следующее поколение Ferrari – автомобили серии Mondial [рис. 189] и Monza [рис. 190], созданные по новой философии главного конструктора Ferrari Аурелио Лампреди

(Aurelio Lampredi), который сделал ставку на рядный четырехцилиндровый двигатель. Вместе с блестяще нарисованными кузовами от маэстро Серджио Скальетти (Sergio Scaglietti) это внесло свою лепту в золотую эпоху автомобилей Ferrari.

Вершиной успеха Ferrari конца 50-х годов стала модель Testa Rossa [рис. 191], названная так из-за красного цвета, в который была окрашена головка блока нового двенадцатицилиндрового двигателя. Кузовом по-прежнему занимался Скальетти, который нашел ставший знаменитым рисунок переднего крыла и боковины, мотивы которого широко использовались в мировом дизайне в начале 1960-х.



192. Музей Ferrari Maranello Rosso. 2002 г.

На выходе из галереи находится еще один зал, по периметру которого стараниями музейных стендистов воспроизведена часть трека. На его наклонной плоскости замерли поддожины гоночных автомобилей различных марок, которые в начале 50-х годов противостояли или, вернее, пытались противостоять Ferrari. Для полноты ощущений в каждую машину посажен манекен в комбинезоне и шлеме согласно моде того времени, а из динамиков, спрятанных под потолком, доносится рев двигателей.

## САН-МАРИНО MARANELLO ROSSO – ВОСЬМОЕ ЧУДО СВЕТА

Принято считать, что в мире – семь чудес света. На мой взгляд, их гораздо больше. Например, в Италии под это определение подходит почти каждый город. Да что город, чем не чудо маленькое государство Сан-Марино, уместившееся в северо-восточной части апеннинского «сапога» вместе с однопалатным парламентом, государственным конгрессом и собственным календарем на территории в 61 км<sup>2</sup>, с X века официально считающееся республикой! Кроме этого, у подножья горы Титано, на которой расположена столица этого старейшего европейского государ-

ства, находится удивительный музей, посвященный еще одному мировому чуду – автомобилям Ferrari.

Надо сказать, что собраний автомобилей этой марки в Италии несколько. Самые известные сосредоточены на севере, в области Эмилия-Романья, где и находится фирма. Один из музеев расположен на заводе, но он, что называется, для внутреннего пользования, и попасть в него не просто. Для широкой публики в городке Маранелло открыта изящная Galleria Ferrari, а в двух часах езды на хорошем автомобиле от этого места, но уже в другом государстве – Республике Сан-Марино – находится

удивительное собрание автомобилей Ferrari – Maranello Rosso Collezione. Коллекция Maranello Rosso – чудо по двум причинам. Во-первых, это частное собрание и частный музей, что само по себе необычно. Машины, собранные там, не столько гоночные болиды, сколько великолепные

не столь широко. А жаль... Ведь именно ему принадлежит инициатива популяризации автоспорта в самом доступном для послевоенной Италии классе «долитровых автомобилей». Именно он придумал тюнинговать Fiat 500 и 600 и стал выпускать для этого специальные наборы деталей. Именно его



**193.** Сан-Марино

**194.** Гора Монте-Титано

и уникальные экземпляры дорожных автомобилей, построенных в разные годы именитыми кузовными ателье, многие из них находятся в музее на сезонном хранении. Во-вторых, с марта 2000 года музейная экспозиция отдана двум персоналиям: Энцо Феррари и Карло Абарту и их автомобилям. Имя австрийского инженера и предпринимателя Карло Абарта (Carlo Abarth) за пределами Италии и его родины Австрии известно

гоночные и рекордные автомобили на базе Fiat, Alfa Romeo и Simca были недостижимы для соперников в 50–60-е годы. Сейчас почти все они собраны в огромном зале музея. За стеной – библиотека и конференц-зал, где по заверениям хранителя экспозиции часто собираются фанаты двух итальянских марок. А экспонаты? Они все в прекрасном состоянии и на ходу, поэтому часто разъезжаются в командировки – на шоу-выставки или ретро-гонки. Ну, разве не чудо?

**МОДЕНА.  
ДЕНЬ С ЖЕСТЯНЩИКОМ**



Модена – город области Эмилия-Романья. Сегодня столица производства итальянских спортивных автомобилей De Tomaso, Maserati. Когда-то в ее пригородах располагались множество небольших кузовных ателье, таких как, например, ателье Sergio Scaglietti.

Накануне очередной журналистской командировки в Италию я вдруг стал осознавать, что подобно опытному паломнику знаю о «мекке» итальянского автомобильного дизайна почти все. Исхожены и изъезжены практически все культовые места областей Пьемонт и Эмилии-Романья, где количество уникальных людей и красивых автомобилей

на квадратный километр выглядит просто нереально плотным. С людьми я разговаривал, а потрясающие по дизайну автомобили разглядывал и трогал руками, но не доставало единственного – я не видел «кухни» итальянского автомобильного дизайна, как делается классический итальянский автомобиль.

Именно делался, ибо в отличие от дизайна любого другого, к которому более применим термин «производился», истинная итальянская кузовная классика, конечно же, была и осталась там, где царил ручное ремесло с невиданной ни до, ни после близостью к искусству. Пик этого феномена пришелся

на конец 50-х – начало 60-х годов прошлого века. Видеть процесс созидания осознанно я по молодости лет не мог, а теперь времена другие и, естественно, увидеть уже не смогу никогда, думал я. Но, как известно, человек



**195.** Жан Карло Гуэрра – кузовщик фирмы Scaglietti. 2002 г.

**196.** Cizeta-Moroder V16T. 1999 г.

предполагает, а Бог располагает...  
– Хочешь увидеть как «колотят» кузов для Ferrari 250 GTB? – как бы между делом спросил мой давний проводник по лабиринтам итальянского автомобильного дизайна и всех знающих Андреа Донати. Наверное, неправильно перевела Ира, грешным делом подумал я.

Может быть, «колотили» – в прошедшем времени точнее?

– Нет, именно колотят, и завтра, если не проспичь, то увидишь, как это делает знаменитый Карло Гуэрра.



Кто это такой, я не знал, как не догадывался о том, что, сев в обычную 146-ю «альфу», через час перенесусь в Модену 60-х годов...

Улица Артиджанато, 45. Открыв ворота стандартного жестяного ангара и сделав пару шагов по тесному помещению, я упираюсь в сияющий рихтованным алюминием новенький кузов от Ferrari 250 GTB 1962 года.

– Он действительно новенький, – дает пояснения хозяин. – Только вчера закончили и выбросили целый самосвал разбитых деревянных

молотков, они долго не живут. Я – Гуэрра, – представляется чуть сутулый итальянец, протягивая здоровенную пятерню, больше смахивающую на какое-то слесарное приспособление. Пожав мою руку, тут же аккуратно укладывает свою руку под мышку, то ли оберегая «инструмент», то ли просто не зная куда деть, когда в ней нет молотка.



197. В процессе работы над кузовом. 2002 г.

– Я занимаюсь с металлом шестьдесят лет, и держать в руках что-то другое просто не умею. Я даже после пятого класса бросил школу, чтобы скорее начать возиться с железками, как отец. Он и мой брат работали кузовщиками у Orlandi и делали автобусные кузова. Это было не просто, ведь те автобусы совсем не походили на современные прямоугольные коробки. Так что я кузовщик во втором поколении. Начинал я на жестяной фабрике, которая делала консервные банки. Это не серьезно, об этом не пишите *(улыбается)*.

Серьезно стало потом, когда в 1952 году я пришел работать к Серджио Скальетти. Наверное, я не встречал за свою жизнь более приятного человека и большего профессионала. Это он сделал славу Энцо Феррари и его послевоенным дорожным машинам. Там было, у кого учиться. Например, были мастера, которые делали кузова еще под самого комендатора,

а это была, поверьте, не простая работа. Ведь Феррари был очень непропорционально сложен, и компоновка, сделанная под его короткое туловище и длинные руки, не позволяла другим гонщикам выступать на этом автомобиле. Но были и крупные заказы, например, модель Dino, к производству которой подключались все 150 кузовщиков Scaglietti. Что-то, а колотить мы умели...

Один раз от усердия вышел даже курьезный случай, когда на пришедшей к финишу машине Ferraghi встречный поток воздуха прогнул металл на носу кузова, между прутьями каркаса – таким тонким стал металл после нашего усердия. Мы работали

с ковким алюминием, который очень мягок в листе, но становился жестким после холодной выколотки. От этого он применялся исключительно для гоночных автомобилей, но работали и со сталью для дорожных версий lusso, и даже с композитными материалами.

Кстати, меня называют самым ярым противником пластмасс. Нет, это не так, просто в каждом конкретном случае нужно подходить очень взвешенно. Я не могу пред-

Взгляните хотя бы на Ferrari 250 GTO! Вы не поверите, но на его кузов не было никаких предварительных разработок и эскизов! От Ferrari к нам на Scaglietti просто привезли шасси с двигателем, из которого торчали деревянные заглушки. Определив посадку и высоту крыши, я стал из толстой проволоки «сочинять форму» и варить прямо по месту каркас будущего кузова. Посмотрите вот на этот каркас от аналогичной модели. Видите там, где это нужно, он усилен более



**198.** Один из этапов работы, проволочный каркас. 2002 г.

ставить себе того случая, когда алюминий нужно приносить в жертву углепластику, который пока просто дорогая забава и трата денег. Мы так никогда не делали, и, может быть, от этого наши машины получались такими красивыми. Например, Lamborghini Countach просто невозможно представить из стеклопластика. Он и так был очень сложным, от постройки концепта отказывался даже сам Бертоне. Чего стоили одни двери! Вы видели F1 с дверями? То-то! А мы сделали...

толстой трубой или полоской металла. Получилась такая решетка, которая служила границей кузовной поверхности. Ниже нее со своей «кожей» – кузовной поверхностью – я зайти не мог. Вот выше проволоки, пожалуйста, но не более 1,0–0,8 мм – это толщина листового металла, из которого будут выколачивать детали кузова.

Так что «рисунок» я не делал по наитию, как это получается, когда делают макет кузова из непрозрачного пластилина. Границы моего кузова шли по реальным деталям шасси, двигателя или бензобака. При этом вся компоновка и сидящий гонщик были видны, благодаря этому нишу для хода

переднего колеса мы «выбирали» до сотых долей миллиметра. В результате получились и макет поверхности, и макет компоновки, и силовой каркас кузова.

Посмотреть на него приезжал сам Энцо Феррари, он ругался или давал «добро», называл меня «кудрявым Карло». Потом, естественно, я все проверял на ходу автомобиля, но не за рулем. За рулем Ferrari я никогда в жизни не сидел (*смеется*) и всегда ездил рядом с заводским пилотом. Помню, как-то

это был небольшой трехчетвертной рисунок-набросок. Скорее всего, это от того, что нам, кузовщикам, безгранично доверяли и Феррари, и даже Пининфарина. Правда, уже позже, когда я работал для Lamborghini, я встретился с удивительным человеком Марчелло Гандини. Вот с ним было работать необыкновенно легко и приятно. Он из немногих дизайнеров, кто делал для меня плазовые чертежи кузова карандашом в натуральный размер, а потом говорил: «Всё,



199. Один из этапов работы, кузов. 2002 г.

он сказал мне после такой поездки: «Карло, твоя машина не едет!» Я и сам почувствовал неладное, когда мы зацепили отбойник на шоссе. А теперь вспомните небольшой спойлер на задней кромке 250 GTO. Я придумал его в тот же миг, а сделал к следующему обеденному перерыву. Вот так мы работали, сочиняя кузов и автомобиль как бы по месту и по факту, все больше улучшая конструкцию.

Наверное, вас, как и многих, интересует вопрос, кто рисовал эскизы. Чаще всего никто или

теперь твоя очередь!» Так мы сделали с ним Countach, а затем Mogoder V16T для Cizeta – он появился из первого варианта Diablo, что забраковал Chrysler. Вот, наверное, и все. Остальное вы видите сами: инструмент самый простой, таким пользуются жестянщики во всем мире. Немного, правда, измененный под мои руки и привычки. Например, раньше кузовщики выколачивали детали на деревянной колоде со сферическим углублением, мы же на Scaglietti придумали вот этот «станок», состоявший из стола и брезентовой подушки с песком. Немного переиначили и технологию самого кузова: в отличие от мастеров Touring перед сборкой кузовных панелей мы,

где это возможно, извлекали проволочный каркас, добиваясь большего снижения веса. Еще я придумал оригинальный способ «замкового соединения» алюминиевых листов, но как это делается – моя маленькая тайна (*смеется*). Сейчас все по-другому, я, как видите, работаю практически один, и когда придется отойти от дела, оно, скорее всего, прекратится. Детей у меня нет, есть правда две кошки и собака... (*Смеется.*)



Вам, наверное, интересно, откуда здесь новенький кузов Феррари? Это машина синьора Тескобальди, винодела из Флоренции. Она уникальна и делалась под определенную гонку. Теперь это коллекционный новодел, или, вернее, авторская копия. Оригинал я сделал в 1960 году и повторил спустя сорок лет. Вдвоем со Стефано мы сделали эту красавицу за четыре месяца. Но машина своей ценности от второго рождения не потеряла: как стоила \$1 500 000, так и стоит, ведь ее делал Гуэрра. Вон на стене даже висят оригинальные картонные шаблоны для контроля поверхности. Все подлинное! Об этом знает даже сам Жан Тодт, который ведает сертификацией всех

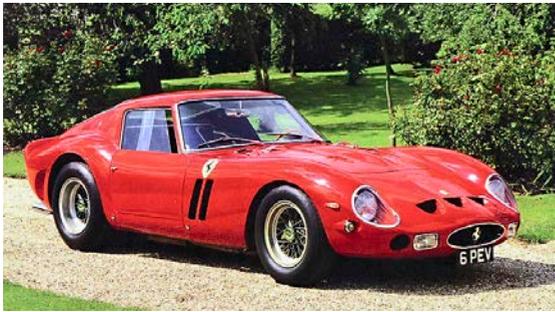
автомобилей Ferrarì. А подделок сегодня развелось очень много. Недавно на одном слете владельцев Ferrarì из пяти Daytona подлинными оказались всего две.

Случайно посмотрев на часы, я обомлел: мы простояли и проговорили не сходя с места у серебристого кузова почти три часа! Великому жестянщику Карло было пора возвращаться к работе, а нам назад в XXI век.



#### **ЖАН КАРЛО ГУЭРРА (GIAN CARLO GUERRA)**

Кузовщик. Родился 11 марта 1931 года в Модене. С 12 лет работал в Carrozzeria Campana, затем в фирме Ansaloni. С 1952 по 1974 год – на фирме Scaglietti, а затем вплоть до 1988 года на Lamborghini. С 1988 по 1995 год трудился на Cizeta Automobili. В настоящее время находится на пенсии, но продолжает работать на фирме Allegretti. Награжден орденом Итальянской Республики «За достижения в труде». Один из ведущих мировых экспертов исторических автомобилей Ferrarì.



**ПРЕКРАСНАЯ  
«ЖЕСТЯНКА»  
ОТ КАРЛО ГУЭРРЫ**



<200. Ferrari 250 California Spider Scaglietti. 1953 г.

<201. Ferrari 250TR Scaglietti. 1958 г.

<202. Ferrari 250GT SWB. 1959 г.

203. Ferrari 250 GTO. 1961 г.

204. Ferrari 275 GTB. 1964 г.

205. Ferrari 365 GTB/4 Daytona. 1968 г.

206. Lamborghini Silhouette. 1976 г.

207. Lamborghini Countach. 1974 г.

208. Lamborghini LM002. 1982 г.

209. Cizeta-Moroder V16T. 1991 г.



## ИГРУШКИ ДЛЯ МАЛЕНЬКИХ МУЖЧИН

Наш разговор с Карло Гуэррой состоялся на фирме его коллеги Стефано Аллегретти, который помогает воссоздавать мастеру его бывшие шедевры. Гуэрра в свою очередь помогает Стефано в весьма необычном деле. Фирма Allegretti выпускает действующие модели-копии исторических гоночных автомобилей Maserati и Ferrari. Какие бывают модели? Правильно, например, в масштабе

устойчивый спрос и даже очередь на два года вперед. Этот бизнес начал его отец, а автомобильными кузовами на Maserati еще занимался его дед.

Автомобильчики – абсолютные копии, за исключением механики, которая заимствована у мотоцикла Benelli. Кузов выколотчен из алюминия и закреплен на пространственной структуре из проволоки в точности так же, как это было в конце 50-х. По желанию



207. Стефано Аллегретти (слева) и Ferrari GTO в масштабе 1:2. 1998 г.

1:43 или 1:24 (я сам собираю такие). Стефано строит модели в масштабе 1:2, 1:2,5 или просто под рост и пропорции ребенка, которому игрушка предназначена. Удовольствие это не из дешевых, но на продукцию имеется

заказчика кузов может быть изготовлен из стали, алюминия или композитного материала. От этого варьируется и цена: от 8 000 до 20 000 евро. Правда, к этому нужно прибавить еще и стоимость поместья, на которое придется раскошелиться любящим родителям, ведь по дорогам и по специальным трассам на таких автомобильчиках нигде в мире ездить не разрешается.

**САН ЧЕЗАРИО.  
ПУТЕШЕСТВИЕ В ЭДЕМ**



Сан Чезарио – небольшой городок близ Модены, где расположена автомобильная фирма Pagani Automobile, выпускающая один из самых дорогих и быстрых автомобилей в мире – Zonda.

Представьте себе на один миг, что у вас есть все: громадный дом, яхта, самолет, а от десятка красных Ferrari, что стоят в гараже, глаза застилает зеленым туманом. А теперь представьте, что однажды утром вам все это надоело...

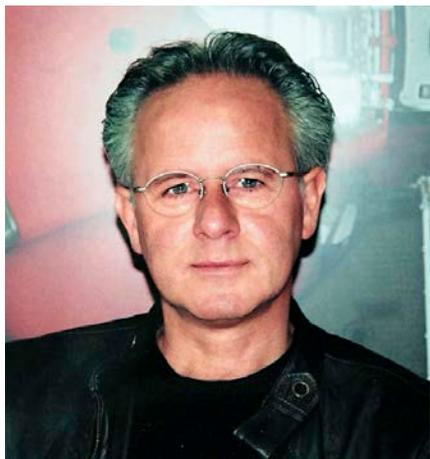
Попытки изменить жизнь свелись к покупке очередных часов от Patek-Philippe взамен опустылевшего Rolex, а также билета в Ла Скала на ближайший концерт Лучано

Паваротти. И уже вечером через затемненные стекла Bentley вы наблюдаете, как мимо проплывают кварталы Милана. А вот и театр, но что это промелькнуло мимо серебряной тени? McLaren? Новый Lambo? Потрясение было столь сильное, что в результате то, что пел Паваротти, вы слушали вполуха, а помощник с секретарем были вынуждены провести ночь, пытаясь в Интернете отыскать следы серебряного призрака.

К утру выяснилось, что это был суперкар Zonda C12, который изготавливает по индивидуальным заказам фирма Pagani Automobili, причем так, как на протяжении веков итальянские ремесленники варили стекло

в Мурано или шили обувь в Милане – вручную, добротню, не торопясь, в полном соответствии с семейными традициями, профессией и тем, что пожелает заказчик. Решение было принято, и уже через час дорога вела вас в Модену.

Сан Чезарио – маленький и неприметный городок, который не был ни чем знаменит до тех пор, пока в нем не обосновался энергичный предприниматель, инженер и дизайнер из Аргентины Горацио Пагани (Horacio Pagani), на встречу с которым мы и ехали вместе с нашим виртуальным героем,



**208.** Горацио Пагани.  
2002 г.

**209.** Pagani Zonda C12S.  
1999 г.

которому, напомню, все надоело и он твердо решил заказать себе автомобиль, чья цена превращала всю эту затею в самую дорогущую покупку на мировом автомобильном рынке конца XX века.

## ГОРАЦИО ПАГАНИ

Родился в Аргентине, в семье деревенского булочника. В 14 лет заявил отцу, что будет работать в Италии и проектировать автомобили. Поступил на политехнический факультет университета Ла-Плата близ Буэнос-Айреса, но через три года в связи со сложившейся политической обстановкой университет закрыли. Вернувшись в деревню, Горацио открыл маленькую мастерскую, которая занималась проектированием и мелкосерийным производством всего подряд, начиная от стульев для бара и заканчивая жилыми прицепами и кемперами. Заработав немного денег, в 1977 году он изготовил свой первый гоночный автомобиль Формулы 3 для команды Renault-Argentina. Успех этой машины послужил поводом для знакомства с выдающимся гонщиком Хуаном Мануэлем Фанджо (Juan Manuel Fangio), с которым его связала крепкая дружба.

В 1983 году переехал в Италию и начал работать на Lamborghini, участвуя в создании внедорожника LM и суперкаров 25<sup>th</sup> Countach Anniversary и Diablo. С 1984 года работал в отделе композитных материалов и стал одним из крупнейших специалистов в этой области. В 1988 году вместе с Фанджо Пагани задумал постройку суперкара, для чего в 1991 году создал свою фирму Modena Design в городке Сан Чезарио, что потребовало финансового вложения \$7,5 млн. В 1999 году на Женевском автомобильном салоне состоялся дебют его автомобиля Zonda C12, который прошел все стадии официальной омологации, включая фронтальный краш-тест.

По законам жанра работы с клиентом синьор Пагани и его жена Кристина радушно встретили нас на первом этаже стильного шоу-рума, где для будущего владельца суперкара Zonda начинается знакомство с фирмой. Если покупателя все устраивает, то ему придется уплатить 10% стоимости автомобиля и подождать. Сегодня ждать придется около

года, ибо небольшое производство Пагани способно изготавливать лишь два автомобиля в месяц.

За день до нашего визита один автомобиль уехал в Германию, но в центре зала уже находился второй, демонически поблескивающий антрацитовыми поверхностями некрашеного карбона, так захотел клиент, который со дня на день должен забрать суперкар. По стенам – эскизы Zonda, выполненные Пагани, а также благодарственные письма тех счастливых, которым повезло ездить на его автомобилях. При нас в офис был доставлен огромный букет роз от клиента из Германии, который вчера получил свой автомобиль. Правда, пока таких счастливыхчиков немного – в конце 2000 года было продано всего девять машин, но каких!

### ZONDA C12S

Одним из главных аргументов в пользу приобретения своего автомобиля, который вполне можно считать ноу-хау, синьор Пагани называет практичную механику Mercedes, позволяющую сократить до разумного минимума затраты на ремонт и обслуживание суперкара. И действительно, в отличие от Ferrari или Lamborghini провести, например, диагностику электрооборудования Zonda можно в любом техническом центре DaimlerChrysler даже в Москве. Услышав это, уставший от своей жизни герой мог заметно повеселеть, а господин Пагани как профессиональный бизнесмен, заметив в глазах потенциального клиента блеск, тоже оживился и пригласил нас осмотреть производство.

Авиация, космос и медицина – вот три области, которые ассоциативно приходят в голову сразу, как только переступаешь порог сборочного цеха. В небольшом зале три стапеля, где карбоновый монокок обрастает деталями шасси и уже окрашенными панелями

кузова. Возле каждого – стеклянные витрины с подсветкой, где в соответствии с последовательностью сборки размещены детали. Правда называть это великолепие образцов высочайшего ремесла деталями язык не поворачивается. Например, из карбона выполняют даже корпус воздушного фильтра и коробка разводки вентиляции, а детали, имеющие цилиндрическую или сферическую форму, точатся вручную. В день нашего визита в работе находилось пять автомобилей, с каждым из которых неспешно занимался один человек.

Именно так делается Zonda. Здесь вся технологическая цепочка разделена на семь участков: от раскроя карбоновой ткани и «выпечки» кузовных деталей до финишной сборки. На каждом участке от шести до одного человека... Кузов от и до собирает один (!) человек. Только он несет всю ответственность, для чего каждый день заполняет страничку отчет в номерном «гроссбухе», заведенном на каждый автомобиль и на каждую операцию. Например, на сборку рамы отведено 140 страниц, кузова – 250. В «свидетельстве о рождении» каждой Zonda насчитывается более шестисот таких страниц.

Неудивительно, что каждый автомобиль находится в работе долго, поэтому нередко заказчики приезжают на фирму, чтобы проведать, как идут дела. Один прилетал на собственном самолете из Германии раз в неделю, в результате мастер, который выполнял финишную стадию сборки, стал для него почти членом семьи. Для Пагани это не редкость. Нам показывали благодарственное письмо одного клиента, который прислал чек на \$1 000 для ужина бригады и персональное приглашение погостить на его вилле для тест-пилота, который учил его автомобиль ездить...

Уверен, что большинство читающих эти строки задастся естественным вопросом: «Да сколько же это все стоит?» Как бы предвидя этот вопрос, поднимаясь по лестнице в зал

переговоров, синьор Пагани обронил фразу, что за два года бизнеса еще ни один клиент не задавал подобный вопрос...

| <b>ZONDA C12S</b>                      |  |                               |           |  |
|--|--|-------------------------------|-----------|--|
| Двигатель                              | Mercedes-Benz M 120 E 70 AMG Modena  |                               |           |  |
|  | Объем цилиндров, см <sup>3</sup>   |                               | 7010      |  |
|  | Тип двигателя  | 12-цилиндровый V60°           |           |  |
|  | Мощность, л. с. при <sup>об/мин</sup>  | 550/5500                      |           |  |
| Трансмиссия                            | Коробка передач  | 6-скоростная, механическая    |           |  |
|  | Тормоза  | дисковые вентилируемые Brembo |           |  |
|  |  | диаметр передних, мм          | 355       |  |
|  |  | диаметр задних, мм            | 335       |  |
| Шины                                   | Michelin Pilot   |                               |           |  |
|  | размерность  | спереди                       | 255/40/18 |  |
| сзади                                  |  | 345/35/18                     |           |  |
| Подвеска                               | независимая всех колес на двойных А-образных рычагах   |                               |           |  |
| Кузов                                  | центральный карбоновый монокок с трубчатым CгMo каркасом передней и задней части с навесными панелями из карбона |                               |           |  |
| Размеры, мм                            | длина  | 4395                          |           |  |
|  | ширина   | 2055                          |           |  |
|  | высота   | 1151                          |           |  |
|  | база   | 2730                          |           |  |
| Масса, кг                              | 1400   |                               |           |  |
| Максимальная скорость, <sup>км/ч</sup> | 320  |                               |           |  |
| Разгон,                                | 0–100 <sup>км/ч</sup> , с  | 3,7                           |           |  |
|  | 0–200 <sup>км/ч</sup> , с  | 11                            |           |  |

### ZONDA C – CRISTINA

Жена Горацио Пагани – Кристина рядом с ним с самых первых замыслов по созданию суперкара. А это значит, что она, как и ее муж, очень смелый человек, литера «С» в названии автомобиля – дань ее причастности к сегодняшнему успеху. Внешность автомобиля специфична, да и форма, вне всякого сомнения, утилитарна и находится в зависимости от скорости и законов аэродинамики. Это делает Zonda одновременно

и характерной, и типичной. Поскольку у автомобилей фирмы Пагани пока нет своей истории, поэтому характер и стиль нужно было создавать с нуля. Этой точкой отсчета и стал автомобильный спорт, в частности, образ гоночного болида Sauber-Mercedes группы С. Его дух пронизывает и форму, и каждую деталь интерьера.

Силуэт суперкара сформирован среднеторной компоновкой cab forward, от чего он очень динамичен и характерен. Его клин достаточно традиционно членится мощным разъемом, по которому у большинства гоночных болидов снимаются передний и задний капоты. «Лицо» лаконично и организовано двумя парами гомофокальной оптики и бритвенной горизонталью нижнего спойлера. Сзади автомобиль не менее характерен благодаря выверенному по центру счетверенному раструбу выхлопных труб и сложному рельефу аэродинамической настройки низа кузова. Недаром автомобиль провел три месяца в Германии в аэродинамической трубе фирмы Mercedes.

Внутри машина не оставляет сомнения в своем предназначении, но чтобы с первой попытки в нее сесть, придется изрядно потренироваться. Там тесно и практически ничего не видно сзади. На первый взгляд стиль и отделка строятся вокруг типичной темы спартанского образа жизни гоночного автомобиля, может показаться, что если этого не принять, то во второй раз в машину вряд ли потянет. Но это не так.

Хотя панель приборов и представляет собой сугубо функциональную конструкцию, подходящую и для левостороннего, и правостороннего руля, ее отделка и детали даже изысканны. Например, так выглядят перекидные тумблеры на центральной консоли и «грозные» раструбы дифростеров вентиляции. Но все же «макияж» не может скрыть сущности автомобиля, и спустя мгновение у водителя вновь просыпается ощущение присутствия на стартовой решетке

где-нибудь в Ле-Мане, и симпатичная Кристина уступает место за рулем профессиональному гонщику...

Здесь, в верхнем кабинете, на огромном столе разложены образцы тончайшей итальянской кожи Medici и эталонов окраски кузова происходит, пожалуй, самое необычное – с покупателя снимают мерку... Дело в том, что, как и в любом гоночном болиде, интерьер Zonda компонуется и изготавливается под конкретного человека. Поэтому элемент водительского кресла и все органы управления, включая педальный узел, руль, рукоятки рычага переключения передач и ручного тормоза, делают по индивидуальным антропометрическим данным. Кроме того, к автомобилю прикладываются специальные «драйверские» туфли от известного миланского дома Pagon & Pagon за \$900, внутри которых вытеснены золотом имя и фамилия владельца.

Смена обуви лишь часть ритуала, который надлежит исполнить перед поездкой. Так, строго лимитированный по объему багаж надлежит уложить в два кофра от фирмы Schedoni (она обслуживает также клиентов Ferrari), своими размерами напоминающие две переметные сумы, которые используют мотоциклисты, а пиджак – в специальном чехле, за спинкой пассажирского кресла. Документы на машину и изрядную сумму на будущие от Schedoni, ювелирно исполненный ключ от машины следует поместить в небольшой мешочек тончайшей кожи. С экипировкой вроде бы закончили, теперь можно перейти к заказу цвета кузова и отделки интерьера. Тут можно проявить всю свою фантазию.

Судите сами: один клиент, заказывая цвет сидений, указал на свои джинсы и сказал, что хочет такого же серого цвета, как и его штаны... На что ему возразили, что они, скорее, голубые. Спор грозил затянуться, тогда заказчик снял джинсы и оставил их в качестве эталона цвета. В другой раз образцом

оранжевого цвета кузова послужил присланный из Парижа свитер четырехлетнего сына одного покупателя.

Но с выбором цвета кузова дела обстоят проще: у Пагани имеются два фирменных цвета, против которых устоять могут немногие. Серебристый argento и золотистый grigio – краски, содержащие в составе серебряную или золотую пудру на сумму около \$400. И на золотистый цвет у фирмы уже имеется двадцать заказов.

Мы провели в разговорах с синьором Пагани более двух часов, спохватившись только тогда, что если сейчас не уйдем, то, что называется, будем «обязаны жениться». Но поскольку денег у нас не было даже на автообувь, то мы засобирались домой. В заключение нам предложили опробовать машину на ходу, для чего у господина Пагани есть серебристой Zonda с водителем, который намотал на демонстрациях и различных ресурсных испытаниях свыше 150 000 километров. Не сговариваясь, мы в один голос поблагодарили и... отказались. Быть может, потому что никому не хотелось так прозаично закончить путешествие в сказочный Эдем синьора Пагани, и кто знает, быть может, разочароваться из-за какого-нибудь зловредного пустяка. Какого? Ну, я не знаю... например, почему разметка спидометра заканчивается на числе 390, а не на 400? Ну не понятно?





#### **ГЛАВА IV. РАЗГОВОРЫ**

Известно, что итальянцы очень эмоциональные люди и любят поговорить, покричать и жестиковать. Поэтому интервью, взятые у итальянских дизайнеров, запомнились надолго. Тем более что разговаривать пришлось с эпохальными личностями, которые фундаментальны как для понятия итальянский дизайн, так и для прояснения его феномена.

**МАРЧЕЛЛО ГАНДИНИ:  
«ПО-МОЕМУ, ФЕНОМЕН ИТАЛЬЯНСКОГО  
АВТОМОБИЛЬНОГО ДИЗАЙНА ПРОСТ –  
ОН В ЕГО КОРНЯХ».**



О Гандини я писал не раз. Писал не просто так, а по причине глубочайшего уважения к маэстро и по количеству информации, что распирала меня словно перезревший сентябрьский овощ... Крупницы фактов я собирал в отдельную папку, а редкие книги с упоминаниями о нем ставил на специальную полочку. Вскоре я понял, что если не поделюсь накопленным с широкой аудиторией, то для выплеска переполнявших эмоций мне придется вступить в первый попавшийся клуб футбольных фанатов... От футбола спас случай.

После целого года переговоров из Италии пришло неожиданное сообщение, что синьор

Гандини дал согласие на интервью и готов принять русского журналиста у себя дома в среду, 13 декабря, в 11.00. Хотя дата не внушала уверенности в успехе, уже на следующий день, не дожидаясь визы, я купил билет на самолет, а спустя две недели в семь утра наша маленькая экспедиция стартовала из Болоньи в Турин. По законам жанра первооткрывательства (а мы с фотографом стали первыми русскими журналистами, с которыми встретился маэстро) и злобности цифры 13 нас поджидал целый букет проблем. Компьютер родного Аэрофлота ликвидировал бронь на билеты в Италию и обратно... Но мы улетели и вернулись.

За день до нашего 400-километрового броска по дорогам Италии пришло сообщение о готовящейся забастовке топливозаправщиков... Но мы доехали и ровно в 11.00, как и было условлено, затормозили у дорожного указателя с надписью «Авильяна», где на высокой горе в увитом плющом и зарослями плетистых роз старинном доме и живет один из самых знаковых автомобильных дизайнеров современности Марчелло Гандини, к которому я и спешил, чтобы поговорить о итальянском автомобильном дизайне, поговорить не просто так, а как бы с первоисточником.



210. Авильяна, провинция Турин

Синьор Гандини, я заранее прошу не удивляться пестроте вопросов, поскольку их задает в одном лице и корреспондент автомобильного журнала, и преподаватель дизайна, и просто человек, для которого Ваши автомобили Countach и Stratos почти иконы.

*(Улыбается.)*

Ваши коллеги Бертоне и Пининфарина помимо дизайнерской практики организовали мелкосерийное производство автомобилей.

**Не хотели ли и Вы иметь аналогичное собственное дело?**

Аналогичное не хотелось. То, чем я занимаюсь, это и есть мое собственное дело, в которое я как раз и ушел от того, чем занимаются мои коллеги.

**Ваш дом очень трудно отыскать и, по-моему, для полноты образа ему не хватает рва с водой и перекидного моста, который отделял бы его от остального мира. Вы всегда работаете один?**

Сначала о доме. Он и в самом деле очень старый, отдельные его фрагменты датируются X–XI веками, основная часть XVII века. Двадцать лет назад я перестроил его под свой жизненный уклад. Работать предпочитаю один. Правда, иногда приглашаю помощников для того, чтобы выполнить финишную стадию проекта, например, чтобы построить макет. И тогда все тут преобразуется, мы работаем сутками. Когда мы готовили прототип к салону, я был вынужден общаться с коллегами при помощи записок, поскольку в беспрестанных спорах и обсуждениях совершенно потерял голос *(смеется)*.

**По жизни Вы встречались с массой интересных людей. Например, 14 лет проработали с Бертоне и фактически создали стиль его фирмы. Что это был за человек?**

Бертоне не был рисующим дизайнером. Но обладал уникальным даром предвидения. Предвидения или чутья хорошей формы, моды и даже стиля на многие годы вперед. Кроме того, Бертоне был очень мужественный человек, что проявлялось как в отборе эскизов, так и в бизнесе. Он смело рисковал и почти всегда побеждал. Например, он с самой первой встречи всецело доверился мне, тогда еще совсем молодому и малоопытному дизайнеру. Свои суждения и аргументы он высказывал лишь на этапе выработки идеологии, а рисунок или эскиз полностью доверял исполнителю и никогда его не правил.

А как рождался Stratos? Ведь с точки зрения дизайна это была одновременно и революция, и точнейшее попадание в стиль своего времени.

Ничего в работе над этим проектом необычного не было, разве что срок. Прототип был построен за три недели, а его стилистика обкатывалась на концепте Runabout и некоторых других ранних моих работах.

В этой связи вопрос, который будет интересен моим студентам – будущим дизайнерам. Среди изобразительных средств, которыми владеет современный автомобильный дизайнер, находятся эскиз, макет, натуральный



211. Авильяна зимой

плазовый чертёж, а также виртуальная реальность, которая моделируется на таком инструменте, как компьютер. Каким из этих средств Вам легче всего выразиться и донести свой замысел до живого автомобиля?

Наверное, я консерватор и, быть может, последний в Италии дизайнер, который предпочитает работать, как и прежде, руками и карандашом. Я начинал работать в 60-е годы, когда процесс создания автомобиля был очень специфичен и традиционен для Италии. Местные кузовщики

не работали с пластилином, а, например, фаза проектирования: рисования и поиска была очень мала в сравнении с тем, сколько времени и сил затрачивалось на постройку деревянной мастер-модели, по которой затем выколачивали детали металлического кузова. Вдобавок процесс изготовления из дерева не предполагал корректировки и изменений, а этап ручного рисования – от первого скетча до плазовой доски был очень ответственен. Сейчас мы наблюдаем прогресс компьютерной технологии, к которой необходимо относиться очень осторожно и с пониманием того, что она лишь инструмент, а не генератор идей, которым был и всегда останется человек и его умение рисовать. И эту связь мысли, руки и карандашные линии не заменить никакой программой, никаким самым мощным компьютером. Да и потом рисовать быстрее *(улыбается)*.

**Вы работаете в автомобильном дизайне более 35 лет. Вы стилист? Промышленный дизайнер? Кто Вы, синьор Гандини?**

Я никогда не считал автомобильный дизайн чистым искусством. Работа по созданию автомобиля чрезвычайно синтетична. Она всегда имеет очень жесткие технические рамки, определенные утилитарным назначением и технологией, но и доля художественного в этой работе крайне важна. Например, Countach – это агрессия и образ дикого зверя, образ, который должен вызывать оцепенение у зрителя, а образ Renault 5 – воплощение миролюбия как по отношению к человеку, так и к городу и среде. Все эти образы может найти лишь художник, но вряд ли найдется стилист, в одинаковой степени успешно справляющийся со всем. Мне по характеру всегда были ближе маленькие автомобили, в которых содержатся конструктивные или технологические инновации. Это мое. А чистый стиль? Его, по-моему, можно вычленивать отдельно, лишь как основной аргумент для успешных продаж.

### У Вас есть любимые автомобили?

Да, конечно, их очень много. Это от того, что я люблю автомобиль как результат многолетних устремлений человечества к общедоступной мобильности. Мне нравится само это явление. Ну, естественно, есть и ошибки и просчеты, и автомобили, которые мне не нравятся.

### А на чем ездите Вы?

Как я уже говорил, предпочитаю небольшие автомобили. Например, в нашей семье есть очень симпатичные Suzuki Wagon и Peugeot 206. На Peugeot мы в основном и ездим.

### Когда мы поднимались к Вам по горной дороге, то подумали, что у Вас должен быть Hummer?

Нет, конечно же. Один год тут была очень снежная зима, и чтобы попадать вовремя домой я приобрел полноприводный Audi Quattro, поскольку как раз работал с этой фирмой, но с тех пор снег у нас редкость (улыбается).

### Но давайте вернемся к дизайну. Что, по Вашему мнению, представляет собой стиль нового века, что его характеризует?

Стиль – это всегда эволюция, которая хотя и движется по спирали, всегда остается тесно связанной с модой на одежду и со стилем в архитектуре. В результате сам процесс изменения автомобильной моды нагляднее всего можно сравнить с изменением длины дамских юбок, которые становятся короче, короче, короче... Когда короче некуда, их начинают делать длиннее, длиннее, длиннее... Так и автомобили, которые, начав избавляться от пышного убранства 50-х, становились все квадратнее и квадратнее, что привело к угрюмому стилю 70-х. Затем автомобили становятся все круглее и круглее, это закончилось увлеченностью биоформами, которые в свою очередь сегодня

начинают становиться жестче и жестче, постепенно приходя к техно.

### Наверное, в этом смысле очень характерен дизайн Cadillac Imaj?

Да, действительно, этот пример очень хорош, как и сама работа, которая мне в целом нравится, хотя с некоторых точек зрения машина не так привлекательна, как в целом.

### Феномен итальянского автомобильного дизайна существует – это факт. Мне очень интересен Ваш ответ на вопрос, что является причиной такого явления, как итальянский автомобильный дизайн?

Я согласен, что итальянский автомобильный дизайн явление неординарное хотя бы потому, что его ремесленные корни были столь глубоки, что позволили ему продержаться в оригинальной форме до начала 50-х годов. До этого времени большинство автомобильных кузовов изготавливалось вручную на деревянном каркасе. С активизацией промышленного производства, произошедшей после войны, большинство кузовных ателье осталось не у дел. Только в Турине таких мастерских в то время было более тридцати. Чтобы не пропасть, эти ремесленники сначала пытались продержаться частными заказами или постройкой прототипов к салонам, а затем были вынуждены прийти в промышленность. Там они осели и привнесли дух тщательности проработки и изготовления ремесленного продукта в индустриальный дизайн. По моему мнению, это и создало фундамент сегодняшнего автомобильного дизайна Италии и служит основанием веры в его будущее.

### P.S.

Хочу напомнить, что дом, в котором живет маэстро Гандини, стоит на фундаменте, насчитывающем тысячу лет... Впрочем, это так, к слову о феномене итальянского автомобильного дизайна.

**МАРК ДЕШАМП:  
«СОВРЕМЕННЫЙ АВТОМОБИЛЬ ДОЛЖЕН  
БЫТЬ СЕКСУАЛЬНЫМ...»**



Марк Дешамп (Marc Descamps) – автомобильный дизайнер и стилист, живет и работает в Италии. С 1979 по 1992 год – главный дизайнер фирмы Bertone, где при его непосредственном участии были созданы такие автомобили, как Lamborghini Athon, Lamborghini Jalpa, Citroen BX, Alfa Romeo Delfino, Alfa Romeo 90, Chevrolet Corvette Ramarro, Volvo 780, Zabrus, Skoda Favorit, Lamborghini Genезis, Citroen XM, Chevrolet Corvette Nivola, Citroen ZX, Lotus Esprit Emotion, Blitz, Citroen Xantia. Участвовал в создании суперкара Edonis, разработал программу модульных кабин для грузовиков Scania.

Синьор Дешамп, всем хорошо известны созданные Вами автомобили, но практически мы ничего не знаем о Вас.

Я стилист-самоучка и тем, что могу и умею, обязан уникальным людям, с которыми я встречался и работал. Например, с Марчелло Гандини, которому я даже помогал купить его знаменитый дом, который совсем рядом с Каприе, где мы сейчас находимся. Он очень переживал, что сделка не состоится, и я его поддерживал морально (*улыбается*). Учился я исключительно на практике: начинал на Peugeot, затем на Ligier, где, работая над автомобилями Формулы 1, постигал аэродинамику. Затем

были Renault, Bertone, Holiez в Турине. Было много всего и, наконец, сейчас я работаю на фирме Tesco.

Возглавляя в течение 13 лет дизайн Bertone, Вы создали своеобразный стиль, даже появилась эпоха в истории этой фирмы – эпоха Дешампа. Как бы Вы охарактеризовали то время?



212. Fiat X1/9. Дизайн М. Дешампа. 1972 г.

Спасибо за добрые слова в мой адрес, однако чтобы суммировать тот период, говорить об эпохе только одного Дешампа будет неверно. Поясню: дизайн в целом, и автомобильный в частности, успешен лишь тогда, когда верно адаптируется к окружающему миру и его изменениям. В маленькой, плотно населенной автомобильными студиями Италии это особенно очевидно. Так, например, в то время когда у Бертоне работал Гандини, в Италии начали происходить весьма существенные изменения, и заказчики,

которые были для фирмы историческими, а это в первую очередь Alfa Romeo, Ferrari, Lamborghini и Lancia, уходили с рынка традиционных дизайнерских услуг ателье и начинали проектировать самостоятельно. В этих условиях Нуччо Бертоне был вынужден заниматься коммерческими проектами и выпускать на своем заводе Fiat X1/9 и Alfa Romeo Montreal.

Крупные автомобильные производители становились нашими новыми клиентами, которым требовалась очень динамичная работа по удовлетворению все растущих технических характеристик, стиля и качества. Нужно было адаптироваться к этим изменениям, и работа с крупным заказчиком стала главным видом нашей деятельности.

Тогда Гандини был единственным дизайнером, которому помогали 5–6 человек технических специалистов и группа технологов на заводе в Грульяско. Было ясно, чтобы противостоять современным производителям, нужно расширять штат проектировщиков. К началу 80-х нас, дизайнеров, стало уже

6–8 человек и нам помогали более тридцати модельщиков. Вторым важным изменением того времени стало то, что заказчика больше не интересовала авторская подпись на автомобиле или на его эскизе.

#### **Гандини ушел по этой причине?**

Трудно сказать, но заказчика действительно стало интересоваться лишь соответствие нашего предложения, сложившемуся у него образу своего автомобиля. Например, Citroen должен быть и выглядеть как Citroen и не напоминать Alfa Romeo. Иметь индивидуальность в то время захотели многие. Это обстоятельство ознаменовало новый период коммерческих войн, которые в Европе велись в основном между такими гигантами, как BMW, Mercedes, Audi и VW, которые начинали доминировать в мировом дизайне. У остальных, и Bertone в частности, был не столь большой бюджет, который бы позволял строить аналогичное количество концептов. Но мы сильно улучшили свое качество. При этом надо учитывать то, что часто мы строили концепты лишь для того, чтобы упрочить свои взаимоотношения с производителем. Так было и в случае с Alfa Romeo, Citroen и Lamborghini. В те годы Bertone никогда не строила философские концепты – у нас просто не было соответствующего бюджета. Это очень прискорбно, поскольку противоречивые и революционные идеи просто фонтанировали из дизайнеров.

#### **А как к этому относился сам Bertone?**

Нуччо Bertone всегда был с нами: страстно обсуждал проекты, оставаясь при этом очень открытым. А какая при нем была свобода! Почти никогда он не просил что-либо менять или модифицировать, всецело доверяя нам. Любопытно, что при его жизни доля управленческого аппарата была значительно меньше, чем сегодня. Он просто брал всю ответственность на себя, легко и просто

принимая решения и по-человечески делая выбор. Все это делало возможным лишь 100% участие каждого, 99% уже его не устраивали...

Это время закончилось навсегда. Я этого боюсь, но это, скорее всего, так... Сегодня совсем другое время, человеческий фактор и риск растворены в различных процедурах и собраниях. Да и современный производитель в сравнении с тем временем просто убивает инициативу творчества.

#### **Вы работали на многих фирмах. Какая работа запомнилась Вам больше всего?**

Вы не поверите, но работа, которую я буду помнить всегда, – это грузовик Scania. Работа продолжается и сегодня, а макет нового модульного семейства грузовиков стоит в соседней комнате. Я не припомню больше того, когда легкость и удовольствие сочетались с трудностью. Кроме того, я открыл для себя шведов и качество их жизни.

#### **Что Вы вспоминаете о своих 20-х годах, связанных с Citroen?**

Поясню, что я работал для Citroen и никогда не работал на фирме Citroen. Вспоминаю хороших людей. В связке Peugeot – Citroen последнему досталась роль сироты, который давно и пока безуспешно старается сформировать свой образ, который, как кажется мне, трансформируется лишь от смены управленцев. Образ же бренда так никто и не определил. В полном соответствии с этим проходила и моя работа: всегда было трудно и не всегда все получалось. Быть может, исключение модель Xantia... Не знаю...

#### **Как бы Вы охарактеризовали современный автомобильный дизайн?**

Вы знаете, мне вспомнилось одно из собраний на Peugeot, где кто-то из дизайнеров сказал: «Современный – не современный, что это такое? Мне нужен просто красивый автомобиль!» Это и моя правда. Сегодня

дизайнеры главным образом занимаются стилем. Citroen DS был, по-моему, остро современным автомобилем, а Audi – просто добротным современным. С понятием «модерн» я связываю наличие прогресса, революции в технологиях, компоновках и технических характеристиках, современный же автомобиль – лишь новаторское изделие, существующее в гармонии со временем. В плане стиля скажу, что сегодня современный автомобиль должен быть сексуальным, а какая модель сегодня модная? Честно скажу – не знаю.

**Самое время узнать, какие из современных машин Вам нравятся?**

За последнее время Ford Focus и Ferrari Enzo – это уникальные машины, красивые и технически совершенны, примеры настоящего дизайна.

**А на чем Вы ездите?**

Volkswagen Golf, он меня абсолютно устраивает.

Меня тоже. Любопытно, что когда я брал интервью у синьора Гандини, то выяснилось, что в то время мы ездили с маэстро на одинаковых автомобилях – Peugeot 206. А разговаривая с Вами, выясняю, что у Вас Golf, как теперь у меня. Это какой-то рок, и, наверное, мне серьезно стоит подумать об интервью с президентом Ferrari Лукой ди Монтедземоло, может быть, тогда я тоже сменю автомобиль?

**Но давайте вернемся к дизайну. Что, по-вашему, означает феномен итальянского автомобильного дизайна и существует ли он сегодня?**

Главная цель любого современного производителя – это создавать и поддерживать корпоративный образ своей продукции и своего дизайна. И это своеобразная новость для классического итальянского дизайна, понятие которого сегодня размыто, а стиль становится интернациональным. В современной

Италии работает много дизайнеров иностранцев, а сами итальянцы обучались в англосаксонских школах индустриального дизайна. Да и современный дизайнер – это путешественник, и частая смена компании и страны, где он работает, – норма профессиональной деятельности.

Хотя стиль становится интернациональным, я нахожусь в постоянном ожидании яркой личности и яркого дизайна. Правда, появление яркой концепции ничего еще не означает, возьмите даже Японию или США, где яркий образ очень рискует нивелироваться и раствориться в серийной продукции. Тем не менее итальянская кровь еще существует, она так же, как и много веков назад, дает жизнь итальянской культуре, которая очень эмоциональна и просто искрится чувственностью и мелодичностью. А еще она очень разная и контрастная. Все это, на наше счастье, пока неизменно и на сегодняшний день.

**Большое спасибо за ответы и удачи Вам в работе!**

Вы сказали, что готовите материал к 90-летию фирмы Bertone, я хочу сделать подарок читателям Вашего журнала. Вот эту фотографию. Ее еще никто не публиковал и мало кто вообще видел. Она любительская, ее сделал мой друг Евгению Пальяно, который, кстати, по-прежнему работает на Bertone. На снимке Нуччо Бертоне специально позирует, мы видим его сквозь колесо любимой им Lamborghini Miura. Это Вам и Вашим читателям.



**АЛЬБЕРТО СТРАЦЦАРИ:**  
**«РАНЬШЕ БЫТОВАЛО МНЕНИЕ, ЧТО  
ДИЗАЙН, ОСОБЕННО В ОБЛАСТИ  
ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ, – ЭТО  
ЧИСТО ИТАЛЬЯНСКОЕ ДЕЛО.  
СЕГОДНЯ ЭТО НЕ ТАК».**

Альберто Страццари (Alberto Strazzari) – президент итальянской фирмы Engines Engineering. Сфера основных интересов – дизайн транспортных средств: мотоциклов, скутеров и автомобилей. Среди постоянных клиентов фирмы такие производители, как Malaguti, Yamaha, Ducati, дочерние предприятия фирм Benelli и Piaggio. Разработки фирмы отмечены премиями «Скутер года» и «Good design award» Чикагского музея архитектуры и дизайна. В 1991 году Страццари создал филиал в России – фирму «Эко Энжинс», где работали российские конструкторы и дизайнеры. Свободного времени не имеет и очень редко вспоминает

о своих былых увлечениях: коллекции масштабных моделей итальянских суперкаров, которые все исключительно в масштабе 1:18 и только rosso – красного цвета, а также небольшом собрании автомобилей в натуральный размер, в котором русский Москвич 401, Citroen Mahari и Lamborghini Countach, подаренный самому себе на 50-летие... Ездит на автомобилях Alfa Romeo и мечтает о Porsche.

**Господин Страццари, Вы один из тех, кто в числе первых начал бизнес в новой России и продолжаете начатое уже более десяти**

лет (интервью 2002 г. – Прим. автора). В этой связи вопрос, как пришла такая идея, ведь в Италии достаточно своих конструкторов и дизайнеров?

Идея пришла не случайно. Еще учась в лицее, я твердо решил, что буду создавать автомобили. Мне очень хотелось проектировать гоночные болиды Ferrari, тем более что Модена, где эта фирма расположена, находится совсем близко от места, где я живу. На деле все оказалось сложнее: на Ferrari не ждут всех, кто считает себя лишь поклонником скудерии. Для начала необходимо долго учиться. Я закончил факультет механики университета в Болонье, а затем еще учился на архитектурном факультете, закончить который, правда, не хватило времени.

В 1989 году я уже имел собственное дело, первый раз приехал в Россию и был поражен потенциалом ваших конструкторов и дизайнеров. А посетив в 1991 году институт НАМИ, твердо решил организовать совместный бизнес. Первой работой нового образования стал спортивный родстер «Ода», созданный на агрегатах ВАЗ 2105, которые были недороги и относительно надежны. Выходить с таким проектом на итальянский рынок было рискованно, но мы пошли на это. Проект был воплощен в ходовом образце, и я ни о чем не жалею, более того, считаю эту работу этапной в нашем сотрудничестве.

**Если можно, расскажите поподробнее о том, как работают наши дизайнеры на Вашей фирме, как они смогли адаптироваться к специфике рынка и той продукции, проектированием которой они занимаются?**

Раньше бытовало мнение, что дизайн, особенно в области транспортных средств, – это чисто итальянское занятие. Сегодня это не так, и наш мир с каждым днем все больше напоминает большую деревню. Как я уже сказал, «Ода» стала этапом, после которого

я хорошо узнал своих российских коллег и убедился в их профессионализме. Самая главная проблема для них заключалась в незнании рынка, в том числе специфики итальянского, но и отсутствие практики отношений в современных экономических и производственных отношениях между клиентом и исполнителем. Это понятно, ведь «железный занавес» убрали не так давно, а российский рынок консалтинга в области проектирования из-за хронического отсутствия средств у производителей так и не заработал. Однако после нескольких лет практики российские коллеги вполне адаптировались к обстановке и двое из них работают в Болонье, с остальными существуют тесные отношения сотрудничества, заставляющие меня все больше убеждаться в их профессионализме.

**Вы часто бываете в Москве, каковы Ваши впечатления о городе как у автомобилиста? Я помню, что несколько лет назад Вы сравнивали езду по Москве с ралли-рейдом, и это Вам нравилось, а что сегодня?**

К сожалению, множество дел в последние три-четыре года не позволили мне приезжать в Москву так часто, как этого хотелось бы, чтобы повидать друзей и окунуться в атмосферу этого города, который мне очень нравится. В последний приезд я был поражен интенсивностью движения в городе. Время езды по типу раллийных гонок закончились. Сегодня скорость передвижения на автомобиле, особенно в центральной части, больше напоминает не скорость пешехода, а скорее шаг маленького ребенка. С одной стороны, это хорошо, так как свидетельствует об оживлении деловой активности людей, с другой – плохо, так как вскоре именно деловым людям, возможно, придется отказаться от автомобиля и оценить преимущества метро или какого-либо иного средства транспорта. Что-то должно измениться.



213. Проект «Ода» – единственный продукт СП «Эко Энжинс»

Самое время вернуться к дизайну. Может быть, Вы сможете назвать работу, которая наиболее полно характеризует сотрудничество между итальянскими и русскими дизайнерами и конструкторами?

Пусть Вас не удивит, но это несостоявшийся проект родстера «Ода». Эта работа осталась у меня в сердце не только потому, что я очень люблю автомобили, но еще и потому, что это был шанс, который я упустил... Дальнейшее развитие рынка показало, что в выборе концепции дизайна мы были правы, но для следующего шага тогда этого было мало, нужно было привлечение еще многих людей, в том числе специалистов, веривших в проект, как и я, которые могли работать в нем. Мои ребята сделали очень много, но хочется выделить

русских дизайнеров. Прежде всего, Геннадия Корсаковича – автора дизайна «Оды» и скутера Madison; Дмитрия Бурцева, разработавшего симпатичный автомобиль для гольфа и скутер Ciak; дизайнеров Владислава Маврина и Владимира Щёчкина, а также большую группу русских конструкторов.

Вообще Ваши ребята не только умеют придумывать, но и прекрасно работают руками: свободно обращаются и с пластилином, и с твердыми материалами, из которых изготавливается ходовой образец. Это классные специалисты. Сегодня они занимаются с мотоциклами и скутерами, которые, как мне кажется, полюбили и в полной мере чувствуют их дизайн и перспективу. Кстати, среди моих дизайнеров есть выпускники Московской художественно-промышленной академии имени С.Г. Строганова, где существует уникальная кафедра «Дизайн Средств Транспорта», с которой

я с 1991 года имею очень тесные творческие контакты, слежу за ее учениками и уже два раза приглашал самых способных ребят в Италию на стажировку.

найдет новые ниши на рынке транспортных средств, удовлетворяющих современным потребностям индивидуального передвижения. Над этим работаю я и моя русско-итальянская команда.

**Тут самое время задать вопрос о том, как Вы видите будущее Вашего дела?**

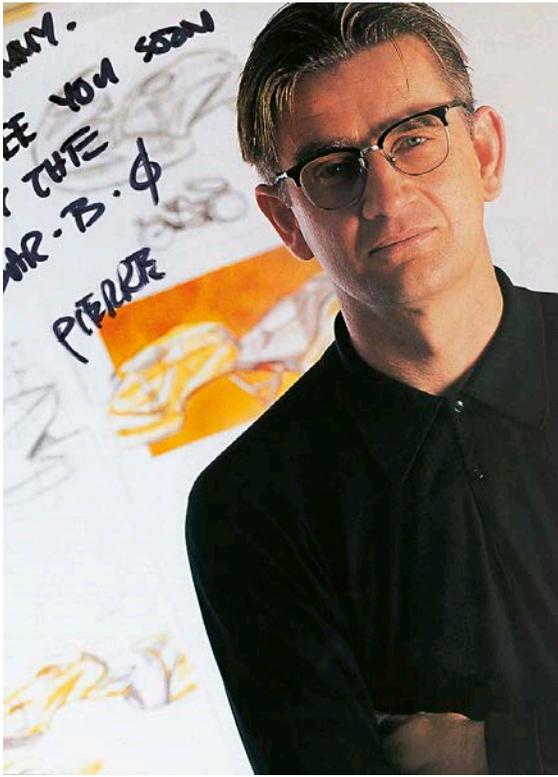
На этот вопрос очень трудно ответить. Наверняка могу лишь сказать, что в Москве на филиале моей фирмы «Эко Энджинс» сложился высокопрофессиональный коллектив конструкторов и дизайнеров, у которых на сегодняшний день имеется многолетний опыт работы по самым современным методикам. Практически всем членам команды довелось поработать в Италии не один месяц и овладеть самым передовым инструментарием транспортного дизайна. Когда Россия востребует эту специальность, мы будем рады работать и в этом сегменте мирового автомобильного рынка.

**Я знаю, что Вы страстный почитатель мотоциклов, гоночных автомобилей и вообще скорости. Как Вы считаете, будет происходить автомобилизация нового века?**

Два года назад я стал владельцем 10-летнего Lamborghini Countach, у которого нет ABS и EPS, и 455 лошадиных сил мощности его 12-цилиндрового мотора нужно контролировать только своими руками, ногами, а также головой. Мне это нравится больше всего, и я хотел бы, чтобы такие машины царили на дорогах всегда.

Но чудес не бывает, и интенсивность движения во всем мире увеличилась настолько, что стали востребованы другие средства транспорта, а любители автомобилей вроде меня могут довольствоваться лишь воскресными выездами на скоростные трассы. Многие пересели из привычных автомобилей в городские колясочки Smart или вынуждены примеряться к диковинным крытым скутерам BMW C1. Это реалии сегодняшнего дня. Будущее же за теми, кто первым

**ПЬЕР ТЕРБЛАНШ:  
«В СКОРОМ ВРЕМЕНИ МОТОЦИКЛЫ СТАНУТ  
БОЛЕЕ ПРАКТИЧНЫМИ».**



Пьер Тербланш (Pierre Terblanche) – автомобильный и мотодизайнер. Родился в 1956 году в Южной Африке. С 1985 по 1987 год учился по специальности «Дизайн средств транспорта» в Royal College of Art в Лондоне. С 1987 по 1989 год работал на фирме Volkswagen в Дюссельдорфе. С 1989 по 1996 год – в Центре стиля Ducati-Cagiva в Сан-Марино. С 1998 года являлся главным дизайнером Ducati Design Center. Создал такие модели мотоциклов, как Ducati 888, Cagiva Canyon, Ducati 900SS, и концепт Mike Nailwood EVO. Коллекционирует радиоаппаратуру, плакаты, мебель 50-х годов. Ездит на автомобиле Renault Twingo.

Наше знакомство состоялось в итальянской Болонье, где г-н Тербланш работал в то время над супербайком третьего тысячелетия для фирмы Ducati. С этой фирмой его связывают десять лет отношений, которые рука не поднимется назвать лишь производственными – так показалось мне во время разговора о дизайне, мотоциклах и просто о жизни. Признаюсь, что для меня было неожиданным, что почти культовый и типично итальянский мотоцикл Ducati 888 проектировал Пьер – вовсе не итальянец, в прошлом дизайнер автомобильный, разрабатывавший в конце 80-х годов интерьеры для Volkswagen Polo и Golf...

Однако по порядку. Родился Пьер Тербланш в 1956 году в Южной Африке. Там же, как большинство мальчишек, «заболел» мотоциклами, ходил постоянно перепачканный маслом, разбирая, собирая и снова разбирая все, что ездило на двух колесах и что попадалось под руку. Когда ему было 14 лет, он уже твердо знал, что заниматься будет только автомобильным дизайном. На выбор жизненного пути повлиял увиденный прототип Ferrari Modulo дизайнера Паоло Мартина, работавшего у Pininfarina. Поскольку в Южной Африке не было школы индустриального дизайна, Пьер поступает на специальность «Графический дизайн и реклама». Однако он всегда оставался фанатом Ducati и его спортивных побед. Решающим для себя событием он всегда видел победу Кука Нельсона на Ducati 750 в 1977 году в Дайтоне.

Отслужив в армии, он начинает работать в Кейптауне, где курирует несколько рекламных кампаний, работавших на автомобильную промышленность. Так он занимался рекламой в течение пяти лет, и неизвестно, как сложилась бы его дальнейшая судьба, если бы не приезд в Йоханнесбург главы фирмы ItalDesign Джорджетто Джуджаро. Они встретились, и Пьер, обнадеженный оценкой своих работ, собрался в Европу. С двумя чемоданами эскизов и рисунков он приезжает в Турин. Посетив ателье Bertone и Pininfarina, он понял, что хотя отзывы везде были хорошие, найти работу в Италии непросто.

Так он попадает в Германию. Фирма Ford предложила ему стипендию на двухгодичный мастер-курс в Англии в знаменитом на весь мир Royal College of Art для изучения дизайна транспортных средств. После окончания колледжа Пьер четыре года работает на Volkswagen, но страсть к мотоциклам не позволяла успокаиваться. В 1989 году он возвращается в Италию и предлагает свои услуги фирме Aprilia. Здесь он встречается с Массимо Тамбурини, работу которого

по созданию модели Paso он всегда считал самым интересным мотоциклом эпохи. По иронии судьбы в качестве первой работы Центр стиля Cagiva и Ducati ему поручают фейс-лифтинг этой модели. Сейчас, когда прошло столько лет и сделаны Cagiva Canyon 900, Supermono 1992 года и концепт-байк MH 900e, представленный на Мюнхенском автосалоне, можно говорить о творческом кредо мастера, о тенденциях развития стиля крупнейшего производителя байков – фирме Ducati.

Сегодня Пьер Тербланш руководит одним из передовых центров стиля мотодизайна – Ducati Design Center со штатом сотрудников в тридцать человек и планом его увеличения до пятидесяти. Конечно, во многом помог компьютер, который позволил сократить время проектирования байка MH900e (его разрабатывали в Великобритании) с традиционных семи месяцев, которые потребовались для разработки Ducati 900SS, до одиннадцати недель.

Что же касается стратегии развития стиля и формы мотоциклов следующего столетия, то Пьер считает, что хотя дизайн мотоциклов и находится под влиянием «старшего брата» – автомобиля и в принципе может повторить эволюцию автомобильной формы, которая с каждым годом становится все более интегрированной, мотоцикл в ближайшем и обозримом будущем останется самим собой. Более того, на его взгляд архитектура начнет упрощаться, приближаясь к мотоциклам 50-х годов, но сказано это будет на языке технологий и стиля XXI века.

#### **РАБОТЫ:**

Ducati 888 (Restile 851)  
 Ducati Mono 549  
 Cagiva Canyon 600  
 Cagiva Canyon 900  
 Ducati 900SS  
 Ducati Mike Hailwood 900 EVO

Господин Тербланш, об автомобильных дизайнерах известно немного, имена же тех, кто создает дизайн и стиль мотоциклов – еще бóльшая тайна. В этой связи расскажите подробнее о себе и о том, как Вы стали заниматься мотоциклами.

Свою карьеру я начинал как художник-график в Кейптауне. Там же, как большинство мальчишек, увлекся мотоциклами, ходил постоянно перепачканный маслом, разбирая, собирая и снова разбирая все, что ездило на двух колесах и что попадалось под руку. Когда мне было 14 лет, я уже твердо знал, что буду заниматься автомобильным дизайном. На этот выбор повлиял увиденный прототип Ferrari Modulo дизайнера Паоло Мартина. Поскольку в Южной Африке не было школы



214. Ducati MH 900e

индустриального дизайна, то я поступил учиться на факультет графического дизайна и рекламы. Однако я всегда оставался фанатом Ducati и его спортивных побед. В частности, решающим для себя событием считаю победу Кука Нельсона на Ducati 750 в чемпионате 1977 году в Дайтоне. Отслужив в армии, я занимался автомобильной рекламой в течение пяти лет. Неизвестно, как сложилась бы моя дальнейшая судьба, если бы не приезд в Йоханнесбург главы фирмы ItalDesign Джорджетто

Джуджаро. Мы встретились, и обнадеженный оценкой своих работ я собрался в Европу. Так с двумя чемоданами эскизов и рисунков, я приехал в Турин, но посетив ателье Bertone и Pininfarina, понял, что найти работу в Италии непросто. В результате я попал в Германию, где фирма Ford предложила мне стипендию на двухгодичный мастер-курс в Англии в знаменитом на весь мир Royal College of Art для изучения дизайна транспортных средств. После окончания колледжа я четыре года работал на Volkswagen, где моя страсть к мотоциклам еще более усилилась.

В 1989 году я вернулся в Италию и предложил свои услуги фирме Aprilia. Там я встретился с Массимо Тамбурини (Massimo Tamburini),

все работы которого, особенно модель Paso, всегда считал самым интересным мотоциклом эпохи. Судьба распорядилась так, что в качестве первой работы для Центра стиля Cagiva и Ducati мне поручили фейс-лифтинг этой модели.

Поскольку Вы в одном лице и автомобильный, и мотодизайнер, интересно Ваше мнение о сходстве и различии этих видов творческой деятельности. В чем разница?

Что касается стиля, то автомобиль всегда был чем-то вроде старшего брата. В особенности это заметно в последнее время, когда многое из арсенала автомобильного

стайлинга стало достоянием мотоцикла. Однако конструкция и компоновка автомобиля надежно скрыты под кузовом, мотоцикл же открыт, при любых обстоятельствах мы всегда видим его основу: раму, двигатель и два колеса. Это неизменно уже многие десятилетия и, скорее всего, останется главным во внешности мотоцикла в будущем.



215. Рис. Розанова Н.Е.

Вернемся к Вашей основной страсти – мотоциклам Ducati. Как родилась эта любовь?

«Дукатистом» я стал еще в юности, когда наблюдал спортивные победы этих мотоциклов над более современными и мощными машинами. Ducati мне нравится как очень самобытный спортсмен. Его образ – это образ машины-механизма. Это фирма всегда хранила свою индивидуальность: и в гоночных машинах 70-х годов, и в дизайне байка Monster, и в ретростиле мотоцикла МН 900е.

Ваши замечательные и очень эмоциональные эскизы выполнены рукой, и я не вижу среди них следа компьютерной графики. Это убеждение?

Нет, просто отношусь к компьютеру лишь как к инструменту, который позволяет существенно сократить время проектирования, что немаловажно для современного рынка индустриального дизайна. Например,

именно компьютер позволил при проектировании байка МН 900е (а его разрабатывали в Англии), сократить время создания Ducati 900SS с семи месяцев до трех... Кстати, фирма Ducati является пионером применения при проектировании и постройке образцов системы CAD (Computer-Aided Design), когда изготовленная из пластилина полноразмерная или масштабная модель оцифровывается, а полученная информация используется в дальнейшем для проработки формы как в двух-, так и трехмерном изображении, а также для изготовления оснастки. Это, повторяю, очень сокращает время проектирования, что важно.

По-моему, одним из основных отличий дизайна автомобиля и мотоцикла является то, что в архитектуру мотоцикла должна быть органично включена фигура человека. В автомобиле мы не видим, кто внутри, какого он роста и во что одет. Для восприятия композиции мотоцикла, да и скутера это важно. Как Вы относитесь к этой проблеме?

Да, это очень верно. И в своей работе я всегда стараюсь думать о человеке. В частности, эргономика, на мой взгляд, является очень важным инструментом дизайна. Например, прежде антропометрические параметры человека лишь косвенно определяли компоновку и форму мотоциклов. На Ducati мы, пожалуй, впервые задумались об этом и постарались сделать посадку одинаково удобной как для людей ростом 1600 мм, так и для тех, чей рост под два метра. Именно в результате этой работы по эргономическому проектированию удалось получить новую форму бензобака и новое решение рамы, что сказалось на всем дизайне мотоцикла.

В этой же связи еще вопрос: мотоцикл никогда не был функциональным средством транспорта, ведь он скорее спортивный снаряд или средство активного отдыха. Как Вы думаете, это положение может измениться?

Да, конечно, изменится, и это хорошо прослеживается на эволюции скутера, которая очень динамично происходит в последнее время. Люди начинали ездить в первые послевоенные годы на мотороллерах с объемом двигателя всего 49 см<sup>3</sup>. Затем они пересели на скутеры с моторами в 125 см<sup>3</sup>, а потом и 250 см<sup>3</sup>. Наконец, сегодня существует Yamaha Tmax 500 – это уже не скутер, но еще и не мотоцикл. Модель удобнее и практичнее мотоцикла, но динамичнее скутера. Я думаю, что это зарождение нового класса – класса промежуточного между мотоциклом и скутером, который рассчитан на очень широкий сектор потребителей.

В этой связи традиционный для этого года вопрос: как Вы видите будущее мотоцикла в новом тысячелетии?

Что касается Ducati, то я вижу будущее в тех традициях, что привлекают к этой фирме многих поклонников. Это, прежде всего, простота конструкции, компактность компоновки и, конечно, традиционный подход для итальянского мотоцикlostроения, когда каждая деталь или элемент конструкции выглядит законченным по форме и стилю, где стиль не затуманивает функцию. Что же касается мировых тенденций, то мотоцикл станет более практичным и доступным, а ездить так же, как мировые чемпионы Карл Фогерти или Валентино Росси, сможет большинство обычных мотоциклистов. Что же касается стиля, то я думаю, что ближайшее будущее за стилем 50-х, но выраженного языком XXI века, его технологий и конструкторской мысли. Например, не вижу причин, по которым мотоцикл не может иметь электромотор. Разве что звук? Но его можно синтезировать в шлеме и выбирать по желанию между ревом Ferraghi или грохотом стартующего космического корабля...

**АНДРЕА ДЗАГАТО:  
«ШАГИ ФУНКЦИОНАЛИЗМА МЕНЕЕ  
ЭФФЕКТНЫ И ОТ ЭТОГО МЕНЕЕ ЗАМЕТНЫ  
И НЕ НАПОМИНАЮТ РЕВОЛЮЦИИ, КОТОРЫЕ  
СОПРОВОЖДАЮТ СТАЙЛИНГ».**



Андреа Дзагато (Andrea Zagato) – дизайнер-менеджер, внук основателя одной из старейших итальянских кузовостроительных фирм Zagato Уго Дзагато (Ugo Zagato). Получил экономическое образование в Миланском университете Воссони. В 1990 году назначен на пост директора отдела дизайна Zagato. С его приходом начинается новая эпоха старинного кузовного ателье, которая благодаря активному внедрению самых современных технологий компьютерного проектирования сумела существенно расширить границы деятельности и распространить свое влияние на многие области промышленного дизайна. В сфере интересов

Zagato находятся и автоаксессуары для фирм Moto и OZ, модная одежда, часы Ebel, аппараты мобильной телефонной связи Martin Dawes. А построенный по проекту Zagato трамвай для Милана в 2001 году был удостоен национальной премии по дизайну «Золотой циркуль» («Compasso d'oro»).

Похоже, самым счастливым и удачным числом в моих командировках стало 13. Несмотря на роковое значение для большинства людей, ровно год назад 13 декабря я разговаривал об автомобильном дизайне с одним из самых таинственных людей в мировом автомобильном дизайне Марчелло Гандини. И вот сегодня тоже 13-е, снова мы едем

на север Апеннинского полуострова, где под Миланом, в местечке Terrazano di Rho необычно тихо и без шумихи вот уже 83 года большая, типичная для Италии семья Дзагато имеет свой бизнес, занимаясь таким обыденным для этой страны делом, как автомобильный дизайн.

**Синьор Дзагато, несмотря на то, что Вашему семейному бизнесу 83 года, о нем в нашей стране известно не так много, как, например, о Ваших коллегах Пининфарине или Бертоне. Расскажите о Вашей фирме.**

Мой дед Уго организовал дело после окончания Первой мировой войны. Начав с производства военных самолетов, на которых, в частности, летал будущий классик итальянской литературы Д'Анунцио (D'Annunzio), он перенес их легкие и красивые технологии на конструкцию автомобилей и одним из первых в Италии стал работать с алюминием и металлическими каркасами, тогда как большинство ателье и мастерских предпочитали иметь дело с деревом и работали с ним еще очень долго.

**Легкие и прочные кузова привлекали производителей спортивных и гоночных автомобилей. Фирма работала в основном с Alfa Romeo, Lancia, Maserati и позже с Aston Martin. В частности, все гоночные Alfa Romeo 20-х годов построил мой дед, на этих автомобилях выигрывал Нуволари. Самый известный автомобиль этого периода – модель 1750. С нее начинается эпоха легких и функциональных кузовов Zagato, построенных по авиационной технологии из алюминия. 30-е годы XX века – это аэродинамика, и наша фирма много и успешно ей занимается. Среди клиентов Zagato и Муссолини, и маленький Fiat Topolino, на агрегатах которого была создана каплеобразная форма кузова.**

В сороковые годы мы занимались панорамными кузовами, где подоконная линия

делила объем кузова в соотношении 50:50, что давало ощущение легкости и большого пространства в салоне, а стекла были панорамные и очень кривые, так что некоторые из них приходилось делать из оргстекла, зато это было очень выразительно.

**В 50-е годы мы сделали один из самых своих знаменитых автомобилей – Alfa Romeo 159, на котором Хуан Мануэль Фанхио выиграл мировой чемпионат F1. Параллельно Zagato очень активно занималась автомобилями типа Grand Turismo, на которых можно было ездить на работу, а по субботам и воскресеньям гонять на соревнованиях. Вершиной для этого периода стал Aston Martin DB4.**

**В 60-е годы мы много работали для Abarth и построили для этой фирмы практически все кузова и даже получили за один из них премию «Золотой циркуль». В эти годы на Zagato работал дизайнер Эрколь Спада, который сделал много штучных автомобилей на шасси Lancia, где серийным был лишь интерьер.**

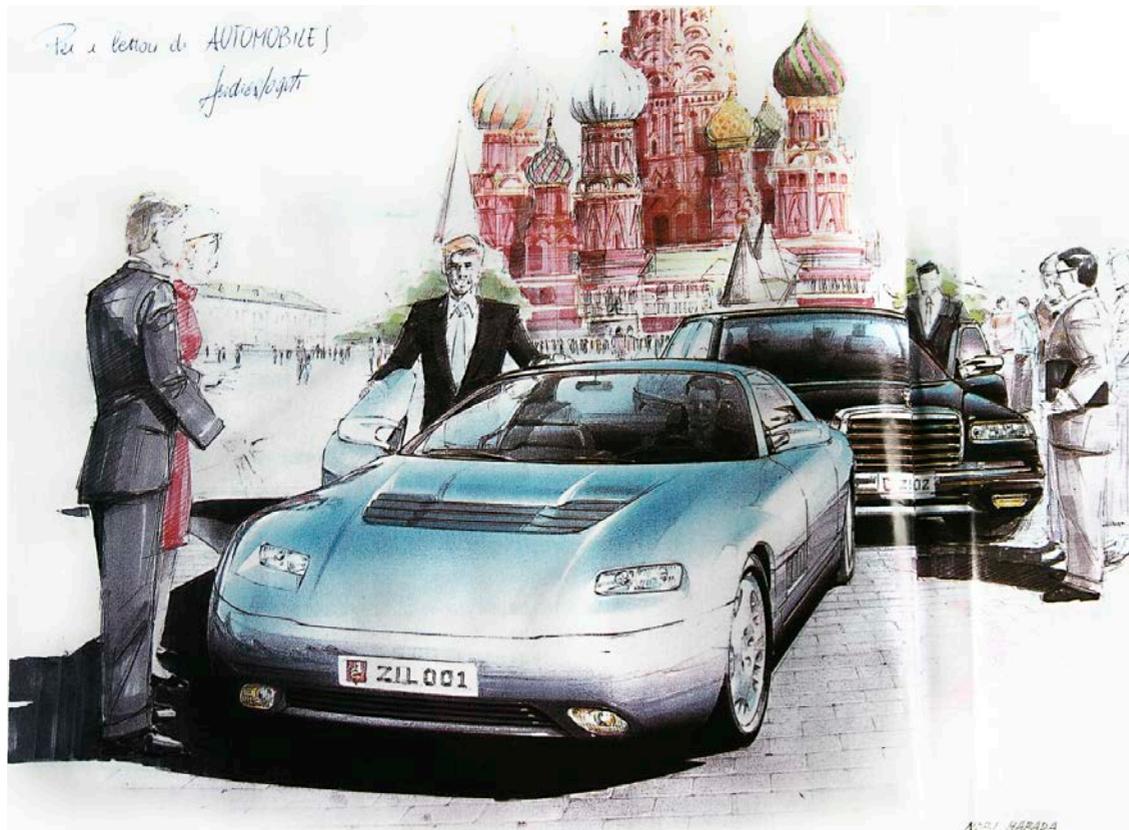
**В 80-е годы мы трудились над мелкосерийными автомобилями на шасси Maserati и Aston Martin. В 1991 году мы осуществили один из самых удачных и революционных проектов, создав совместно с Alfa Romeo родстер SZ. Впервые в Италии была использована технология компьютерного проектирования CAD, создана математическая модель, по которой фрезеровались формы для кузовных панелей. Этот родстер мы выпускали на своем заводе и делали четыре автомобиля в день.**

**Действительно, прошлое у фирмы яркое и самобытное, а как сегодня продолжают эти традиции?**

Когда в 1968 году Уго Дзагато умер, его дело перешло его сыновьям – моему отцу Элио и его брату Джанни, а с 90-х годов к управлению фирмой подключилось уже третье поколение Carrozzeria Ugo Zagato. Сейчас транспортным дизайном занимаюсь

я, дизайном одежды и аксессуаров – моя кузина Маура, еще бизнесом владеет кузен Лука. Сегодня мы проектируем не только спортивные автомобили, хотя это по-

мы участвовали в проекте Bugatti EB110, создании прототипа L147 – одного из вариантов измененного Diablo, а также маленького Lamborghini – Baby Diablo.



216. Один из эскизов проекта ЗИЛ

прежнему остается нашим приоритетом, мы стараемся быть в этом направлении всегда первыми. Это традиция Zagato. Так было с однообъемным концептом для Alfa Romeo, который мы создали на три года раньше, чем появился Renault Espace, или с купе Нуена, созданным на шасси Lancia Integrale, который напоминает стиль Audi TT. Но наш автомобиль появился гораздо раньше немецкого автомобиля. Кроме того,

Сегодня мы работаем над проектом лимузина и суперкара для московского завода ЗИЛ. На этой территории у нас нет производства. Мы только занимаемся дизайном – от эскизов, нарисованных рукой, до постройки прототипа и используем для этого самое современное оборудование и технологии. В частности, на сегодняшний день (интервью 2002 г. – Прим. автора) лишь у нас и на фирме ItalDesign имеется оборудование для объемного виртуального проектирования в натуральный размер, благодаря чему мы обходимся без макетирования из пластилина.

**Если можно, расскажите подробнее о проекте для ЗИЛа?**

Все началось полтора года назад, когда итальянская фирма Andromeda, которая курирует научно-техническое сотрудничество Италии и России, обратилась к нам с предложением провести рестайлинг лимузина ЗИЛ 41047. Мы эскизно выполнили эту косметическую работу, а также по своей инициативе сделали эскизное предложение по спортивному автомобилю. По нашему мнению, выпуск такого автомобиля позволил бы поднять репутацию завода, который является одним из самых известных производителей автомобилей в России. В этом году (интервью 2002 г. – *Прим. автора*) наш инженер побывал в Москве, где ознакомил с проектом и представителей завода, и московского мэра Лужкова. Проект понравился, нам была обещана поддержка. Но каких-либо документов мы не подписывали и ждем дальнейшего решения этого вопроса.

**Скажите, на каких агрегатах компоновался спортивный автомобиль?**

У нас не было никаких ограничений. Так, двигатель мы рассчитывали применить итальянский или американский.

**А если проект состоится, то Ваша фирма будет строить прототип?**

Да, конечно. Но пока это только проект и его продолжение не ясно, тем более что к нему подключаются все новые и новые люди, и это затягивает принятие какого-либо решения. Завод нам понравился, он уникальный, здесь сосредоточено все производство автомобилей «от» и «до». Мы понимаем сегодняшние экономические трудности завода ЗИЛ, но надеемся на благоприятный исход и готовы в любой момент продолжить работу.

**Это все очень необычно, ведь за Zagato закрепились репутация тихой фирмы, которая**

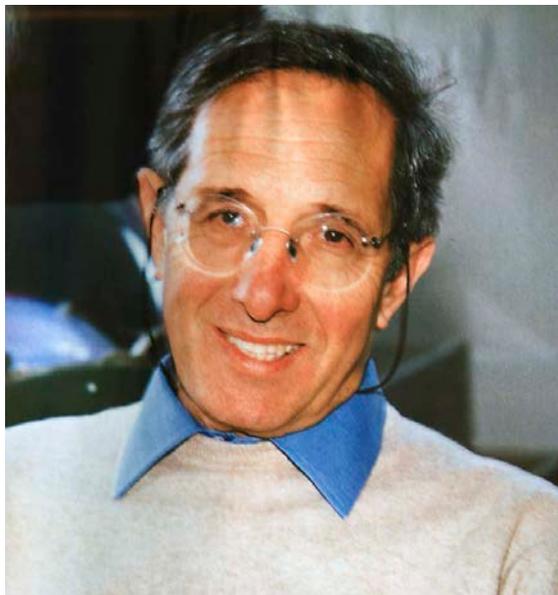
**движется вперед без потрясений и революций. Так сложилось или это осознанная стратегия?**

Это все и традиция, и стратегия, и наш менталитет, который определяется тем, что более восьмидесяти лет Zagato остается приверженцем функционального дизайна, а не стайлинга. Шаги функционализма менее эффективны и от этого менее заметны и не напоминают революции. Функциональная форма более долговечна. Продукт стайлинга ярок и само его появление ярко и напоминает революцию, но это вспышка, она долго не живет, так как тесно связана с изменчивой модой. Например, если сравнить Lancia Flaminia ателье Pininfarina и Zagato, то наш автомобиль сегодня выглядит гораздо современнее, но тогда, в 60-е годы, работа Pininfarina была самым настоящим символом того времени.

**В заключение простой и традиционный для моих интервью вопрос: в чем состоит феномен итальянского автомобильного дизайна?**

Возможно, что моя точка зрения отлична от других, но я считаю, что на существование феномена влияет в основном территориальный фактор, от которого произошел и тип итальянской чувственности, который сказывается даже на тех иностранных дизайнерах, которые работают в Италии. Например, в одном из центров мировой моды в Милане свою студию уже имеет японская Honda, готовится открыть итальянский филиал Toyota. Эта земля определяет и культуру, и эстетику образа жизни, ни на какой другой территории этот феномен не зародился бы и не обладал такой силой!

**МАУРО ФОРГЬЕРИ:  
«КОГДА-ТО ТАЛАНТ ХУДОЖНИКА НЕМНОГО  
ОБГОНЯЛ ТЕХНОЛОГИЮ, СЕГОДНЯ,  
НАПРОТИВ, ТЕХНОЛОГИЯ БЕРЕТ ВЕРХ НАД  
ВСЕМ».**



Мауро Форгыери (Mauro Forghieri) – автомобильный конструктор. Родился в 1935 году в Модене. После окончания Болонского университета по специальности «инженер-механик» продолжил дело своего отца и начал работать у Энцо Феррари. В 1957 году Мауро пришел в команду конструкторов Маранелло, чтобы заниматься двигателями. В 1961 году стал главным конструктором заводской команды F1. В возрасте 35 лет он уже технический директор спортивного отделения фирмы. В 1984 году занял пост руководителя отдела перспективных исследований, а через два года стал генеральным директором отдела отдела инженерных разработок.

Его талант принес Ferrari двенадцать побед на чемпионатах мира F1. Четыре раза «золото» приносили пилоты, восемь раз – чемпионом становился он сам как конструктор. На его машинах серий «В» и «Т» побеждали Ники Лауда (Niki Lauda), Джоди Шехтер (Jody Scheckter) и Жиль Вильнёв (Gilles Villeneuve). Затем были посты технического директора Lamborghini и Bugatti Automobili. И где бы он ни работал, везде его называли «козырем».

**Синьор Форгыери, Вы успели поработать на самых известных фирмах, которые всегда были на переднем крае технического прогресса и дизайна, Ferrari, Lamborghini**

**и Bugatti. С какой маркой Вы связываете самые яркие воспоминания?**

Не колеблясь, отвечаю – Ferragі. Я «прожил» на этой фирме четверть века. Даже больше, поскольку начинал на Ferragі еще студентом, проходя там стажировки в 1956 и 1957 годы. На моих глазах эта фирма поднялась от уровня небольшого проектировщика до уровня законодателя в мировой конструкторской мысли. Потом был Lamborghini или контракт с американской фирмой Chrysler, который в те годы владел этой итальянской фирмой. Например, мы создали первый прототип двигателя для Dodge Viper. Мы были фактически Chrysler, из-за этого контракта я долгое время не мог принять предложение Романо Артиоли прийти на проект Bugatti. И когда смог это сделать, то 110-я и 112-я модели уже были практически созданы, а 110-я даже производилась. Полтора года я проработал в Кампогальяно и был вынужден уйти из-за разногласий по управлению производством и его организацией.

**Действительно, в этот период бренд Bugatti приобретает какие-то разрушительные функции: на самом финише работ по дизайну 110-й модели уходит Марчелло Гандини, потом Вы, а затем закрывается фирма. В чем было дело? Ведь сам по себе автомобиль, как считается, был весьма перспективен.**

В значительной степени виной этому стала фигура Романо Артиоли – супер-коммерсанта, уровня которого я не встречал ни до, ни после. Но как производственник... Тут были проблемы, и они в конце концов погубили дело. Но виноват в этом не один человек. В наше время одиночка типа Этторе Бугатти не может определять успех. Сегодня успех отнюдь не в способности генерировать гениальную идею и умении согласовать между собой усилия всех тех, кто работает над проектом, сгруппировать и направить людей по пути, которым лучше всего следовать к цели.

**Раз уж мы заговорили о Bugatti, что собой представляла 110-я модель?**

Этот автомобиль не был совершенством, в особенности в начале и даже когда продажи уже начались. Более того, конструкция и механика Bugatti были излишне сложны и амбициозны. Переусложнение во многом стало причиной краха. Я и пришел к Артиоли, чтобы разработать более рациональную версию Bugatti. Но нельзя не отметить, что сам по себе автомобиль полностью подходил для рыночной ниши уникального автомобиля для каждого клиента, поэтому его будущее могло сложиться благоприятно. Это притом, что он продавался по цене ниже себестоимости. Я бы сравнил это с тактикой японцев. Но у них за спиной стоят банки. У Bugatti всего этого не было, и в один прекрасный день смежники прекратили поставку деталей... Что тут поделать, ведь даже мы – техники – зачастую оказываемся очень плохими политиками.

**О'кей, вернемся к Ferragі.**

С 1960 года я был ответственным за проектирование гоночных автомобилей Ferragі и спортивных автомобилей, что выпускались небольшими сериями для продажи. Влияние гоночных автомобилей в то время было столь велико, что даже если дизайном занимался Pininfarina, все равно форма в конечном итоге подчинялась техническим решениям Ferragі и автомобиль оставался прежде всего Ferragі. Ferragі всегда и в то время в особенности умел соединять конструкцию гоночного автомобиля и требования, предъявляемые к серийной продукции в единое целое.

**Согласен, такого сплава больше не было. Lamborghini никогда всерьез гонками не занимался, а Bugatti в 90-е – просто не успел.**

Да, Lamborghini практически построил единственную гоночную модель, а, например, Ferragі мог любую свою машину дооснастить

соответствующим образом и заявить на соревнования. Возьмите, к примеру, дорожную версию автомобиля Ferrari Dino 1967 года, который был, по сути, просто гоночным автомобилем. Кроме того, у Lamborghini всегда была одна базовая модель, а у Ferrari их было несколько, существовали еще и десятки прототипов, которые могли быть воплощены в серийную продукцию. Фирма Ferrari практически родилась на гонках и несет эту особенность до сих пор.

**Однако считалось, что Ferrari долгое время не совсем хорошо подходили для обычной, утилитарной езды. Так ли это?**

Нет, это не так. Естественно, что их всегда отличал спартанский стиль и определенный уровень комфорта. Только у меня есть много друзей, которые каждый день ездят в те времена на Ferrari. Эти автомобили в свое время очень соответствовали представлениям о чем-то близком к идеалу. Сейчас представления о комфорте иные, но и сегодня есть люди, которые ездят на Ferrari каждый день. Например, на Daytona 365 GTB, по моему, можно ездить и сегодня. Правда, для этого нужно быть очень богатым человеком (улыбается).

**Вы предвосхитили следующий вопрос. На чем ездите Вы?**

У меня нет Ferrari и никогда не было, хотя я много ездил на них. Вообще к автомобилю в его прямом назначении я отношусь просто и определенных предпочтений не имею, а езжу на всем. На BMW или Rover – у меня нет приоритетов. Для меня главное – надежность. И если автомобиль не ломается, то я на нем езжу. Ведь очень часто обычный автомобиль гораздо надежнее, чем автомобиль высокого класса. Это и понятно, ведь ограничения при проектировании обычного автомобиля многочисленны, но именно они заставляют выпускать качественную и совершенную вещь.

**Но фирма Ferrari, я думаю, себя не сильно ограничивала?**

Это так кажется. В действительности ограничения были всегда. Правда, иного уровня, все-таки мы делали Ferrari (улыбается), где 600 миллионов лир – не ограничение. Ограничение составляла лишь прибыль, которую фирма Ferrari планировала получить.

**Однако с Ferrari Вы расстались более десяти лет назад. Каков Ваш бизнес сегодня?**

Сегодня я по-прежнему в Модене, теперь возглавляю технический отдел фирмы ORAL Engineering, у которой чрезвычайно широкий диапазон интересов: от настройки двигателей и самих гоночных автомобилей под определенную гонку, разработки и производства деталей конструкций для прототипов автомобилей и мотоциклов до изготовления мини-скутеров с электрическим двигателем.

**В нашем разговоре Вы не раз упоминали Модену и всегда название этого города звучало в контексте с итальянскими суперкарами и спортивными победами, достижениями конструкторской мысли. Это действительно особенное место?**

Да, вне всякого сомнения. Здесь живут обстоятельные и богатые люди, чей труд был издавна связан с землей. И семьи Maserati, Ferrari и Lamborghini выбрали это место на низменной равнине реки По не случайно. Именно здесь в начале XX века люди больше всего покупали Mercedes, Rolls-Royce и Bugatti. Стоило было отъехать чуть в сторону, например в Милан, и там ничего подобного не было. Так Модена стала центром проектирования и производства роскошных автомобилей класса Grand Turismo, на которых можно не только ездить каждый день, но и участвовать в гонках. Модена – это итальянский характер.

Похоже, что земли Эмилии-Романьи и Модены – это еще один феномен итальянского автомобилизма. А в чем, на Ваш взгляд, причины не менее яркого проявления итальянцев в дизайне?

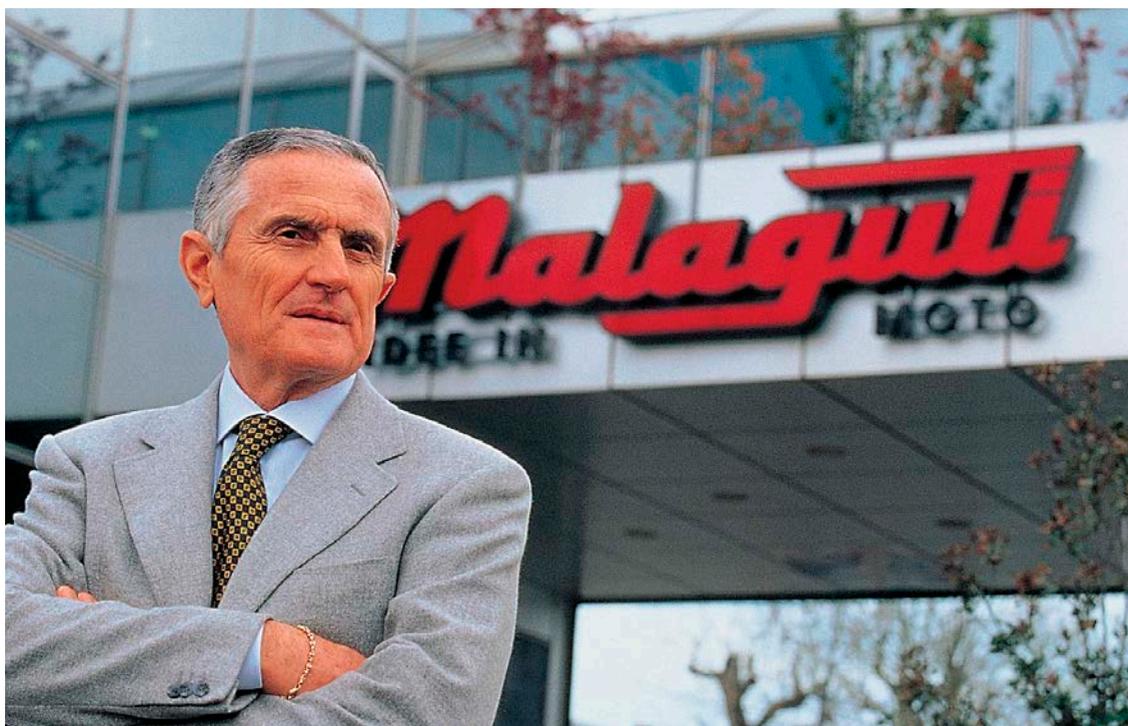
У итальянцев всегда было много фантазий. Даже слишком много (*улыбается*). А автомобиль позволял людям познать и выразить себя гораздо больше, чем, например, аэроплан, где преобладает голый расчет да аэродинамика. Автомобиль – совершенно другой объект и без фантазии здесь никак нельзя. Естественно, сегодня все намного сложнее, чем 20–30 лет назад, и все это из-за ограничений. Той же безопасности или зависимости от электроники.

**А сможет ли культура итальянского автомобильного дизайна в новых условиях выжить и сохранить свое лицо?**

Ситуация действительно не проста. Только в Италию ежегодно вливаются несколько квадратных километров новых автомобилей. Это ужасно, в том числе и для дизайна. Но я думаю, что итальянский стиль останется самим собой благодаря привычке проектировать автомобили изнутри, от функции, механики и технологии, сплав которых определяет и сам дизайн, и его итальянскую специфику.

**ЛЕАРКО МАЛАГУТИ:**

**«НАС, ИТАЛЬЯНЦЕВ, ВЫРУЧАЕТ ТО, ЧТО  
ВНУТРЕННИЙ РЫНОК В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ  
ИНТЕРЕСУЕТСЯ ДИЗАЙНОМ, А ЛИШЬ ПОТОМ  
ЦЕНОЙ».**



Леарко Малагути (Learco Malaguti) – владелец фирмы Malaguti, третьего в Италии производителя скутеров. С конца 90-х годов пользуется услугами российских дизайнеров.

Синьор Малагути, Вы один из тех, кому послевоенная Европа обязана своей моторизацией. Ваша фирма и ветеран, и один из крупнейших производителей мототехники. Расскажите, как все начиналось?

Это произошло 70 лет назад, когда мой отец – бывший велогонщик открыл в Болонье магазин по продаже велосипедов. Затем он занялся их производством, а в 1950 году

построил свой первый моторизованный транспорт – мопед Mosquito с двигателем в 38 см<sup>3</sup> и оригинальным роликовым приводом. Затем мы долго работали с двигателями, которые имели цепной привод, а в 1991 году переключились на скутера. Сегодня в нашей гамме модели, включая скутер Chiak с электроприводом и микромотоцикл для детей... Более полувека наша фирма производит мототехнику. До 1998 года на скутеры был ажиотажный спрос, и наши заводы производили их до 130 000 в год. Это был просто бум. Но затем произошло насыщение рынка и каждый год начал происходить спад производства. Примерно 20%, а затем

на рынке скутеров произошел настоящий кризис, последствия которого мы ощущаем и сегодня.

**Да, сегодня у производителей скутеров не лучшие дни, но чем все это было спровоцировано?**



**217. Выпускник Строгановки Д. Бурцев за работой над макетом скутера Malaguti**

Во многом мы были виноваты сами, поскольку устроили самое натуральное перепроизводство. Сегодня положение постепенно стабилизируется и наступило время трезво осмыслить произошедшее и перестроить работу. Продажи идут, и мы, как говорится, уже «дотронулись до дна» наших складов готовой продукции.

**А сколько выпускалось скутеров до кризиса?  
В лучшие годы Европа производила 250 000**

50-кубовых скутеров 1 600 000 большеобъемных, для управления которыми нужны права и номер. В этом году планируется произвести 200 000 50-кубовых и 500 000 большеобъемных. Но произвести – это одно дело, сегодня главное – суметь продать.

**Да, конкуренция велика, а сколько производителей скутеров в Италии?**

Шесть: три крупных – Piaggio, Aprilia и Malaguti, и три обычных фирмы, как, например, Italjet, в гамме которых доля скутеров невелика.

**Но на улицах итальянских городов можно увидеть и много импортной техники. Какова их доля на рынке?**

Примерно половина. Это французские и японские скутеры, с ними мы уживаемся мирно. Но в последнее время появилось множество продукции с Востока: корейской и китайской техники, которая, если

сказать откровенно, нам мешает. Но это политика общеевропейского товарообмена, и мы не можем с этим бороться. Например, в Италии таможенные ставки на китайскую продукцию 5,6%, а на тайландскую и вовсе 2,2%, и это при их сказочно низких ценах. Особенно от этого пострадали французский и испанский рынки, где скутеры с Востока практически вытеснили собственных производителей. Нас, итальянцев, спасает пока только то, что наш рынок интересуется оригинальностью дизайна, в котором Италия лидирует, а успех на французском и немецком рынках целиком и полностью зависит от стоимости.

**В конце 50-х годов у нас в России скутеры, или как их называли мотороллеры, были весьма популярны. Мы даже скопировали итальянскую Vespa и назвали ее «Тула». Но вскоре из-за климата и неважных дорог бум прошел. Сегодня интерес снова вырос. Как Вы оцениваете российский рынок и как видите на нем свою продукцию?**

Мы работаем с российским рынком через фирму «Ацтек» и продаем 120–130 скутеров в год (данные 2001 г. – *Прим. авт.*). Но могли бы больше. Этому мешают невероятные таможенные трудности, из-за которых наша продукция простаивает в терминалах до четырех месяцев! Быть может, нужно привозить комплекты и собирать их в России и так будет проще, но пока ответа нет. Хотя так уже поступают с велосипедами, для нас комплекты обходятся дороже, ведь каждую деталь нужно тщательно упаковать, а это и время, и деньги. Но что-то необходимо делать.

**Действительно, а то рынок целиком захватит продукция типа second hand.**

Здесь нужно быть очень осторожным, поскольку лишь в одной Болонье каждую ночь крадут 30–40 скутеров, а в Палермо отбирают под угрозой пистолета среди бела дня.

Вы не видели таких сюжетов по телевизору? Потом, пользуясь тем, что на 50-кубовых машинах нет номеров, их перепродают в другие страны. Например, в Греции не так давно была задержана очень крупная партия угнанных из Италии скутеров.

**Давайте вернемся к цивилизованному рынку. Послекризисная политика, какова она, каким будет перспективный скутер?**

Сначала необходимо определить минимум целесообразного выпуска для каждой фирмы, а затем после года продаж начать немного увеличивать число, но не больше экономической целесообразности. Другого способа нет, хотя это тоже риск.

**Быть может, классический 50-кубовый скутер просто изжил себя и его нужно заменить чем-то иным или модернизировать, например, снабдить тремя или четырьмя колесами и крышей?**

Такие машины уже существуют в двухколесной версии, но по известным причинам они популярностью не пользуются. Например, это устойчивость и безопасность. Действительно, три или четыре колеса уберут ряд проблем, но добавят новые, которые уже решены компактными автомобилями. Поэтому, скорее всего, двухколесный скутер еще поживет, например, в Италии с ее узкими улочками старых городов, где для многих 50-кубовый скутер основной транспорт и его не заменит даже мотоцикл.

**Вы упомянули компактные автомобили, в этой связи вопрос: не угрожают ли скутерам довольно распространенные в Европе суперкомпактные автомобильчики, управлять которыми разрешается без прав?**

Конечно, нет. Во-первых, такие автомобили представлены в очень узком и специфичном рыночном секторе. Во-вторых, они безумно дороги и не комфортны, в них тесно, тряска и шумно. В-третьих, у них свой

сложившийся тип покупателя – это люди с физическими недостатками, не имеющие прав, люди, лишенные прав за трехкратные нарушения, и люди преклонного возраста. Все они просто не наши клиенты.

**Как я понял, Ваш клиент стабилен, поэтому нельзя допускать перепроизводства?**

Да, действовать нужно осторожно и, главное, продумывая каждый шаг, без той агрессивной экспансии, которую развивают, например, японцы, стремящиеся захватить все и вся. Те времена, когда Malaguti выпускал 110000 скутеров в год, прошли. Сегодня мы делаем почти в два раза меньше, но эти цифры полностью соответствуют и мощностям производства, и кредитным возможностям. И так должны делать все. Именно выверенная политика позволила нам поставить пять тысяч скутеров в США, чей рынок открыт для всех, но чрезвычайно специфичен. Не скрою, что нам помогал имидж Италии – страны высокого и качественного дизайна.

**Как известно, более десяти лет на фирме Engines Engineering, которая проектирует скутеры и создает дизайн для Вашей фирмы, работают русские конструкторы и дизайнеры. Это очень необычно для Италии. Как, на Ваш взгляд, прошла их адаптация к специфике рынка и объекту проектирования?**

Меня полностью устраивают и эскизы, и линии, которые они предлагают, а из пятнадцати предложений отвергаются только пять. Это очень высокий показатель качества работы. И вообще, за последнее время я не припомню случая, чтобы утвержденный эскиз не был подписан русской фамилией.

**РОМАНО АРТИОЛИ:  
«Я – ИТАЛЬЯНЕЦ».**



Романо Артиоли (Romano Artioli) – предприниматель и финансист, инициировавший в 1991 году проект по возрождению марки Bugatti.

**Синьор Артиоли, кто Вы на самом деле?**

Я – итальянец, у которого хорошая жена-друг, дом, дети... Люблю поесть. Пармская ветчина, сыры... Мечтаю о сиесте, но сегодня это невозможно из-за ритма жизни. Ведь сиеста – это целый ритуал, включающий в себя и обед, и сон дома. Как это чудесно полным сил вновь приступить к работе! Именно национальные качества помогли мне пережить крах моего проекта Bugatti, и я до сих

пор удивляюсь, как мне удается оставаться живым всякий раз, когда я проезжаю мимо брошенного завода Bugatti в Кампогальяно...

**Расскажите о Вашем проекте возрождения Bugatti поподробнее?**

Мы старались сделать полную реинкарнацию духа Bugatti, начиная с нагрудного значка до философии производства и собственно автомобиля, но нам пришлось закрыть этот проект под колоссальным давлением людей, которые были не заинтересованы в существовании в Италии еще одного спортивного автомобиля, да еще такого высокого качества. С тех пор прошло много лет и все равно

модель EB110 остается на высоте, которая по-прежнему для многих недоступна. Вообще машина была на 100% оригинальна и сделана с чистого листа.

Вы представляете, каким совершенным должно было быть технологическое оборудование завода в Кампогальяно?

Но нас раздавили. Кто? Это была промышленная группа, мощность которой я бы охарактеризовал так: мафия по сравнению с теми силами выглядела бы просто бойскаутами на прогулке... Например, они внедрились к нам трех своих работников, которые информировали их до мелочей о наших планах. Но нас не так просто было свалить! И тогда они вошли в итальянское правительство и в одну ночь сильно обесценили итальянскую лиру.

Наше дистрибьютерство в Италии продукции Suzuki и Subaru несколько смягчило этот удар. Но стоимость наших комплектующих возросла вмиг на 185%, и добавок мы не могли рассчитывать на помощь банков, которые также были настроены враждебно по отношению к нам...

Мы остались одни. И я принял решение продать бренд. Сейчас его цена составляла бы где-то пять миллиардов евро, но тогда... Мы бы выжили, если бы не было той чудовищной девальвации. За день до краха лиры премьер-министр Италии сказал, что девальвация возможна только через его труп.

Однако девальвация состоялась. Он остался жив, а для нас тогда исчезло все за один вечер. Утром две мои дочери, которым было 14 и 15 лет, пришли ко мне и сказали: «Папа, мы тебе поможем». В воскресенье они отправились на «блошинный рынок» в Больцано и на торговали какими-то своими домашними вещами 40 евро. Лучше друзей у меня тогда не было.

**А с чего все начиналось?**

С моего преклонения перед гением Этторе Бугатти, имя которого я дал себе слово

увекочить. И я решил, что вместо того, чтобы делать просто очередной музей Bugatti, я построю в его честь исследовательский центр. Но это решение пришло не сразу, а лишь после того, как, будучи дилером фирмы Ferrari в Германии, я обратился в Модену с предложением построить такой центр.

«Нет, – ответили мне, – нам не нужны конкуренты, вы переманите конструкторов». Тогда я решил, что построю его сам. На следующий день после того, как я 25 лет проработал с Энцо Феррари, со мной был разорван контракт.

Вообще Ferrari – очень жесткая структура. Например, Энцо Феррари по контракту, подписанному с Fiat, когда ему было 75 лет, владел 10% акций до 90-летнего возраста и несмотря на возраст все пятнадцать лет делал для успеха фирмы очень много. Но в день своего 90-летия он потерял право даже входить в свой офис.

До этого я не собирался создавать производство, но после разрыва с Ferrari твердо решил построить прототип под маркой Bugatti и затем заключить договор о его производстве с каким-нибудь производителем.

**Какие модели Вы собирались производить?**

Я решил создать не одну модель-памятник, а целую гамму моделей, называя их по традиции Этторе цифрами, соответствующими его возрасту. Так появились модели 110, 112 и 118. Для проектно-изыскательской работы мы купили английскую фирму Lotus, хотя понимали, что, лишившись поддержки Ferrari, нам уже не увидеть таких масштабов производства.

**Какова была Ваша роль в дизайне?**

Я всегда активно работал с дизайнерами. Ведь результат их работы всегда напрямую зависит от точности поставленной задачи. Это моя функция. Но у нас были и проблемы. Например, с Гандини. Он замечательный

человек и стилист, который мне очень нравится. Однако в работе над EB110 он, к сожалению, попал под влияние посредственного инженера, в то время технического директора Bugatti Паоло Станцани, и это стало полной катастрофой. Станцани наделал много вреда и для Lamborghini, где пытался сместить инженера Далару с проекта Countach и увековечить собственное «Я». Осел!

### Почему Вы продали бренд Bugatti именно Volkswagen?

Первым, к кому я поехал с предложением купить, был Фердинанд Пих. Родственник великого Фердинанда Порше мог оценить истинную ценность этой покупки. И действительно, мы сразу же договорились. Правда, в дальнейшем он немного отошел от наших планов. Не забудем, что автомобиль – это, прежде всего, синтез огромного числа компромиссов, выстроенных вокруг главной идеи.

Идея Пиха заключалась в постройке самого быстрого автомобиля в мире. И он подошел к этому, как традиционно делали на VW: автомобиль распределяли по отделам и специалистам. Bugatti так никогда не создавались. Естественно, что первоначальный результат их труда никак в автомобиль не складывался. Это касается и стиля. Veuron не выглядит на 1000 л. с. – это главный просчет. Его стиль и линии очень красивые, но не соответствуют возможностям автомобиля, который после 250 км/ч начинает взлетать. С такой формой можно делать только одно – не ездить, а летать. Аэродинамщикам пришлось прикреплять на кузов хитроумные спойлеры и применить сзади активное антикрыло. Но и после этого автомобиль не ехал.

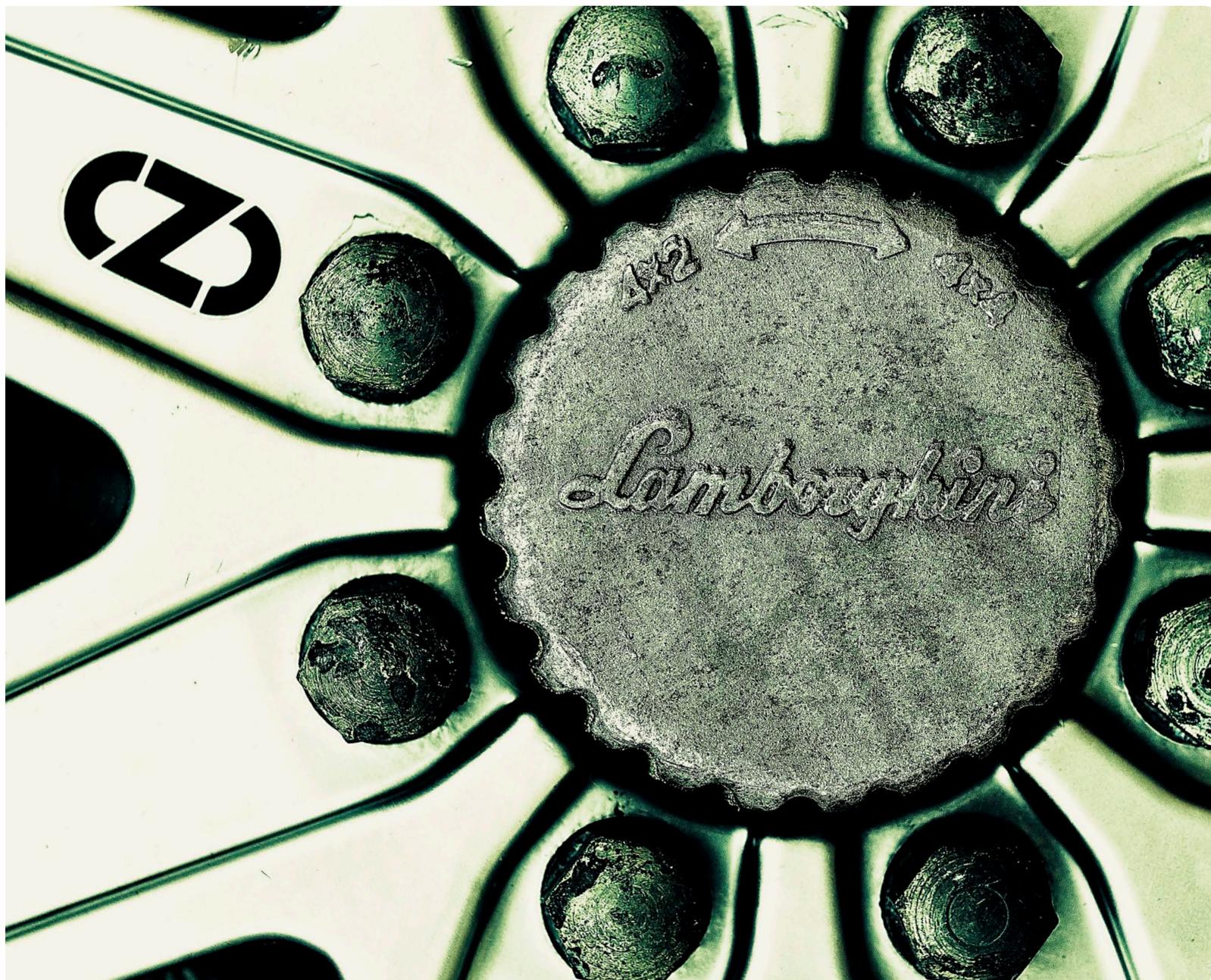
Открою маленькую тайну. Прототип Veuron практически был переделан заново здесь, у нас в Италии, инженерами Далары. Например, система охлаждения и аэродинамика сделаны заново. В результате автомобиль потерял 400 кг (!) лишнего веса. Работа

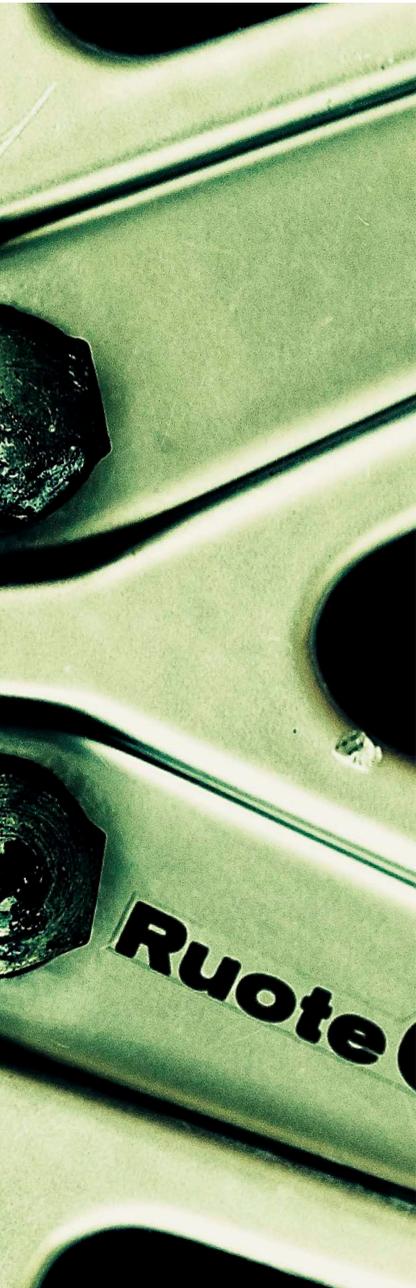
продолжалась около двух лет, и теперь автомобиль едет.

### Если бы Вам представилась возможность начать проект Bugatti заново?

То в качестве разработчиков дизайна я бы выбирал между Дзагато и Джуджаро. Но сейчас автомобиль стал другим. Рынок эксклюзива уходит, и людям нужно средство транспорта, дизайн которого свободен от влияния моды в той мере, как это было 10–15 лет тому назад. Еще я не совершил бы ошибки по размещению проекта Bugatti в Модене.

Даже Пих, которому я предлагал свой завод в Кампогальяно, предпочел отойти от Модены на расстояние... Моей ошибкой было нарушение дистанции с людьми, которые при желании могли разрезать меня на кусочки. А еще мне часто не хватало времени на то, чтобы контролировать людей, работавших в проекте. Недостаточно было их лишь отбирать. Увы...





## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

## ВТОРОЕ ПРИШЕСТВИЕ

Более тридцати лет назад в небольшом павильончике московского парка «Сокольники» прошла выставка «Автотехника – Италия–1979». В январе 2006 года в заново отстроенном Манеже, на выставке «Mito & Velocità» – «Миф и скорость» итальянские кузовщики показывали свое искусство во второй раз, но по-другому.

Тогда, в конце 70-х, меня, как и всех профессионалов, потрясли впервые вживую увиденные «иконы» автомобильного дизайна второй

«короля» автомобильного Пьемонта – Нуччо, роскошная книга Carrozzeria Italiana и пожизненная влюбленность во все, что связано с культурой итальянского кузовостроения. В отличие от меня, отечественный автопром прореагировал на ту выставку более чем сдержанно, или вернее никак. Деловых контактов у профессионалов не сложилось, ведь даже на мгновение представить невозможно, что и Нуччо Бертоне, и Серджио Пининфарина прилетали в Москву на один день, чтобы просто погулять...

Нынешнее второе пришествие итальянских кузовщиков было построено по иному сценарию. В Московском Манеже – выставка не автомобилей, хотя здесь их тоже около



218. Постер выставки «Mito & Velocità» – «Миф и скорость». Москва, Манеж, 2006 г.

219. Фрагмент экспозиции «Автотехника – Италия». Москва, 1979 г.

220. Автограф Нуччо Бертоне на билете выставки. 1979 г.

половины XX века: концепты Stratos, Carabo Марчелло Гандини, Iguana, нью-йоркское такси Джорджетто Джуджаро. Всего автомобилей в Москву было привезено где-то с дюжину, и каждый из них можно было рассмотреть и даже потрогать.

А возможность постоять рядом с самими Нуччо Бертоне и Серджио Пининфарини? Эмоции... Кроме них, на память о той встрече остались пригласительный билет с автографом



дюжины, и в экспозиции место их приоритетно. Автомобиль подан как продукт, в этом смысле он аналогичен и вину Barollo, и мягкой фетровой шляпе от Джузеппе Борсалино, и кольцу с гранатом от Валенсо По. Все это продукты мощнейшего пласта культуры, расположившегося на небольшом



в 1912 году, и ICE – Национальный институт внешней торговли, отвечающий за продвижение проекта на российском рынке. В результате сложилась целая программа «Made in Italy», которая работала на протяжении всего 2005 года. Выставка «Mito & Velocita» – ее своеобразный итог.

Экспозиция выставки построена очень серьезно. Прямо перед входом расположен стенд с фолиантами полного собрания сочинений великого Леонардо да Винчи в десяти томах. Каждый том, переплетенный в телячью кожу, размером 300×450 мм продается по отдельности или в комплекте за 30 000 евро. Я бы купил себе один томик – вот этот, самый пухлый, известный «Атлантический кодекс»



## 221. Виноградники Пьемонта

(1503–1504 гг.), в котором на пожелтевшем пергаменте (текст прочитать можно, лишь вооружившись зеркалом) рукой гения изложены теории самолета, подводной лодки, велосипеда, вертолета и... автомобиля (самодвижущегося экипажа)... Ему не хватало лишь двигателя. А какие там рисунки!

Ну вот соответствующий заряд получен, и осознавший, что его окружает, посетитель движется вверх по пандусу эволюции, продвигаясь от двуколки «биги» (IV в. до н. э.), как через тернии веков, словно по Апиевой

дороге, к вершине – жемчужно-белому суперседану Maserati Quattroporte от Джуджаро. Дойдя до него, можно перевести дух и оглядеться. Оказывается, внизу суетится аттракцион-мобиль. Пламенеюще красный Ferrari Scaglietti въезжает в закрытый бокс-рентген, после чего на стенах-экранах высвечивается его послышное существо: вот на экране конструкция кузова, вот система пассивной безопасности, а вот интерьер. Этот фокус в сравнении с только что пройденным пандусом-эволюцией может показаться провинциальным Диснейлендом...

На другом конце зала красная и нереально красивая Alfa Romeo Brera, вид которой вновь наводит на мысль, что сегодня в итальянском автомобильном дизайне все не так уж плохо. Закончив обзор экспозиции и спускаясь по пандусу вниз, посетитель выставки замечает и вовсе уж прозаические вещи, например, тормоза Brembo, алюминиевые передние крылья концептуального Mercedes и кузовные детали Lamborghini Diablo. Все они, словно живые, рукотворные произведения декоративного искусства, а мотоцикл Ducati, который можно купить в Москве, – скульптура, арт-объект.

Всё, приехали! Всё, что выставлено дальше, красиво, современно и абсолютно одинаково. Это я в самом хорошем смысле. Каждую вещь хочется иметь в своей собственности. Например, флакон духов Лаура Тонато, запах которых составлен по мотивам картины Караваджо, водородный скутер, яхта, чудной трехколесник Biga, шиномонтажный стенд, наконец! Я этому вовсе не удивляюсь. Все верно, ведь это работает классический итальянский дизайн, и работа его, как всегда, на самом высочайшем уровне.

## **ПЬЕМОТ ВИНОДЕЛЬЧЕСКИЙ И КУЛИНАРНЫЙ**

Это родина подземного самородка – белого трюфеля, растущего под дубами и ивами

пригородов Асти. Попав на кухню ресторана, гриб становится изыском по цене в \$8 000 за килограмм. Смириться с тратой поможет знаменитое красное вино *Barolo*, игристое *Spumante* из местечка Ганчия, где оно было изобретено в 1850 году, а также сотня других сортов вин из 27 000 местных виноделен. Пробуя ризотто, не забудьте, что половина всего итальянского риса – с полей Верчелли и Наварры. В конце трапезы – сыр, например, местный *Kastelmagnio*, которому, как

шерстяных тканей. Все началось в 1400 году, когда Людовик Савойский призвал «всех иностранцев из чужих земель, любого сословия и состояния» поселиться на его землях и заниматься выделкой шерстяных тканей. Взамен герцог освобождал ремесленников от налогов и воинской службы на 25 лет. Кстати, знаменитая фетровая шляпа Борсалино, в которой на киноэкране появились Хемфри Богарт и Поль Бельмондо, тоже родом из Пьемонта.



## 222. Пьемонтский текстиль

и Москве, больше 800 лет. Вкусно? Не удивительно, ведь именно в Кастильоле д'Асти расположена знаменитая международная школа поваров *Isif*.

### ПЬЕМОНТ ТЕКСТИЛЬНЫЙ

Это родина практически всего мирового кашемира. На востоке от Наварры, вокруг городка Бьелла сосредоточены 1 300 ткацких предприятий, где 25 000 человек изготавливают 85% мирового количества этого вида

### ПЬЕМОНТ И ВЫСОКИЕ ТЕХНОЛОГИИ

Стремление к новизне в крови Пьемонта. Так, в 1899 году из ворот *Fiat* в Турине выкатился первый итальянский автомобиль, а в середине XX века был создан первый итальянский искусственный спутник. Здесь были разработаны стандарты сжатия цифровой информации, известные как *MPEG* и *MP3*. Еще в Пьемонте 91 научно-исследовательский институт, в которых трудятся 9 000 человек.

### ПЬЕМОНТ И ДИЗАЙН

К северу от Наварры находится «силиконовая долина» итальянского дизайна. Здесь расположены 700 проектных фирм, где трудятся 4000 сотрудников. Еще здесь работают 350 заводов, где 2500 человек материализуют самые эпатажные замыслы. Все эти фирмы сочетают мастерство традиционных ремесел с современными научно-техническими достижениями. Такие культовые предметы, как кофеварка *Bialetti* и скороварка *Lagostina*, рассказывают миру об итальянской жизни и традициях. Объемы продаж бытовых изделий из металла превышают 300 млн евро. На юге, в провинции *Алессандрия*, есть городок *Валенца*, здесь в 1 300 мастерских 7 000 человек производят 30 тонн золотых изделий в год. Туда же поступает 75% всех импортируемых Италией алмазов.





**P.S.**

## СВОИМИ ГЛАЗАМИ

Геннадия Леонидовича Корсаковича я знаю давно. Нас объединяет наша альма-матер – Строгановка, которую мы закончили давным-давно, и любовь к автомобилям, и дружба, и общие друзья, которые живут и работают в Италии. Гена известен тем, что десять лет проработал в этой стране дизайнером, а спроектированный им скутер Malaguti Madison удостоен права экспонироваться в Музее современного искусства Нью-Йорка. Еще он много знает об этой стране и, главное, имеет на все свое мнение, интересно и убедительно рассказывает.



Фото Павлюка В.В.

**222.** Г.Н. Корсакович

### Как ты оказался в Италии?

Не случайно, но элементы везения были. Я работал в НАМИ, когда в годы перестройки к нам приехал итальянский инженер Страццари с целью создания СП из «Энжинс Инжиниринг» и дизайн-студии НАМИ. Он выбирал сотрудников и я оказался в их числе. А это уже не случайность.

### Имея достаточный опыт работы в автомобильном дизайне, что произвело на тебя в Италии главное впечатление?

Очень многое, но выделить что-то одно я не могу. Доступ к информации – прежде всего, посещение автомобильных салонов, книги

и, конечно, общение с коллегами по цеху со всего мира. Например, добрые приятельские отношения у меня сложились с главным дизайнером Ducati Пьером Тербланшем, для которого я даже выполнил несколько эскизов по модели 999. Никогда не забуду мастер-класс по макетированию, который я дал в государственной школе дизайна в Фаэнце, реакцию на те открытия, которые ее ученики за это время совершили. Это стоит пережить.

### А как живут дизайнеры?

По-разному. Профессиональные отношения очень жесткие. Никто секретами мастерства не делится. Молодые пока не нашли хорошую работу не жируют и десятки тысяч не зарабатывают. Как правило, что-то начинает складываться годам к тридцати. Но это не ведущие посты у Пининфарины или Бертоне, это сравнительно небольшие фирмы и вакансии в них редкость. Вообще востребованность на рынке промышленного дизайна в стилях невелика. Поэтому миграция в поисках более высоких заработков – дело обычное, фирменным патриотизмом большинство итальянских дизайнеров не страдает. Но те, кто стал лицом фирмы, имеют уровень жизни много выше среднего. Что же касается Пининфарины, Джуджаро или Дзагато, то эти фамилии стали брендом «Итальянский автомобильный дизайн», это очень состоятельные люди, фирмы которых пережили и время «золотого века» в послевоенные годы, и прекрасно чувствующие себя сегодня, когда им приходится работать по всему миру.

### Как тебе итальянские автомобили?

Суть классического итальянского автомобиля заключена в вечной борьбе чувств с рассудительностью, где чувства, как правило, побеждают функцию. Речь идет скорее о стайлинге, чем о дизайне. Итальянские автомобили подобны кометам: внезапно появляются, потрясают и исчезают, оставляя нам лишь легенды. Этими легендами в основном

питаются журналисты, которые пишут о том, чего уже давно нет. И если Aston Martin можно сравнить с классическим английским костюмом, то Ferragamo – это дорогой купальник от Версачи, который нужно менять каждый сезон. Спорно? Возможно. Ведь Италия подарила миру такие «вечные» формы, как Miura, Countach, F40, Stratos, Fulvia... Всех и не перечислить! Но это прошлое, 60-е и 70-е годы. Сегодня начало XXI века. Lamborghini принадлежит Audi, а стиль Alfa Romeo и Lancia безжалостно унифицируется.

Сегодня ты снова работаешь в Москве, а, как известно, со стороны виднее. В чем,



**223. Malaguti Madison 3.**  
Дипломная работа  
Л. Кайзер (МГХПА  
им. С.Г.Строганова).  
Окончательный  
дизайн фирмы Engines  
Engineering. 2006 г.

по-твоему, состоит феномен итальянского автомобильного дизайна?

Италия стала просто частью меня. Любопытно, что это я ощутил лишь спустя десять лет, когда вернулся в Россию. Люблю эту страну за то, что она наделена не технократичной культурой. Итальянцы со мной не согласятся, но я думаю, чтобы им научиться делать такие станки, как делают японцы, или автомобили, какие изготавливают немцы, придется разучиться любить женщин, как это умеют лишь они, пить вино, делать сыр Пармиджано, петь песни, как это умеют в Сицилии, жарить Фиорентину с кровью. Но нужно ли им это? Чтобы производить бездушное железо? Я сейчас выскажу совсем

крамольную мысль: никакой Ferragamo не стоит куска прожаренной Фиорентины с бокалом Санджовезе. Человеку, неспособному их оценить, никогда Ferragamo не создать. Я уверен.

Более того, эта убежденность помогла мне адаптироваться в Италии. Наверное, мы похожи. Еще итальянцы никогда не жили хорошо и вся внешняя сторона их жизни: юмор, манера держаться и т. д. по своей сути форма выживания или форма борьбы с трудностями и проблемами. Подтверждением этому служит тот факт, что «золотой век» итальянских кузовщиков – это тяжелые для страны послевоенные 50-е годы, когда многие кузовные фирмы вышли из мастерских, занимавшихся ремонтом американской автомобильной техники. Маленький невнятный эскиз, попадая к кузовщику (по сути, простому ремесленнику), становился шедевром – кузовом для Ferragamo или Lancia.

О феномене. Римская империя стала наследницей античного мира. Современный итальянец – наследник тоже, у него в крови огромная культура, которую можно назвать врожденной. Еще это старейшая европейская культура, которая интегрирована в общую ткань и Старого Света, и других стран, проявляясь то явно, то скрытно, но всегда узнаваемо.

Что же касается автомобилей, то после разрушительной Второй мировой войны они стали для Италии основной формой самовыражения народа и его внутреннего культурного потенциала. Это была эмоция. Но чувства долго не живут. И сегодня большинство людей покупает автомобиль по соотношению «цена-качество». Стиль же (высокий стиль) могут приобретать лишь те, кто платит за автомобиль больше \$100 000. И действительно, автомобиль для среднего класса, его стиль и дизайн следуют за технологиями. И если в ближайшее время итальянская автомобильная промышленность не сделает технологического прорыва, то итальянский дизайн ждет непростые времена.





## ПРИЛОЖЕНИЯ

## **ИТАЛЬЯНСКИЕ КУЗОВЩИКИ И АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДИЗАЙНЕРЫ.**

**1886–2006 гг.**

**Андерлони, Бьянки Феличе (Anderloni, Bianchi Felice).** Адвокат и предприниматель. Родился в 1882 году. Получил юридическое образование. В 1904 году начал карьеру в качестве водителя-испытателя фирмы Isotta-Fraschini. В 1926 году на основе кузовных мастерских Carrozzeria Falco учредил собственную кузовную фирму Touring и являлся ее техническим руководителем вплоть до 1948 года.

**Андерлони, Карло Феличе (Anderloni, Carlo Felice).** Автомобильный инженер-механик и кузовщик. Родился в 1916 году в семье адвоката Бьянки Феличе Андерлони, основателя кузовостроительной фирмы Touring. В 1945 году включился в семейный бизнес. С 1948 года вплоть до закрытия фирмы в 1966 году – технический руководитель всех ее проектов. С 1967 года работал на Alfa Romeo, а с 1973 года возглавил отдел перспективных кузовов. Скончался в 2004 году.

**Бенедини, Джанпаоло (Benedini, Gianpaolo).** Архитектор, автор проекта заводского комплекса воссозданной в 90-е годы XX века фирмы Bugatti в местечке Кампогальяно (Campegalliano), Италия. Автор окончательного дизайна автомобиля Bugatti EB110.

**Бертоне, Джованни (Bertone, Giovanni).** Основатель фирмы Carrozzeria Bertone. Родился в Мандови в 1884 году. В 1907 году переехал в Турин, где работал на фирме Diatto. В 1912 году открыл свою экипажную мастерскую, где через девять лет построил свой первый кузов для автомобиля. В 1934 году отошел от дел, передав фирму сыну Джузеппе. Скончался в 1972 году.

**Бертоне, Джузеппе «Нуччо» (Bertone, Giuseppe «Nuccio»).** Дизайн-менеджер, сын Джованни Бертоне – основателя фирмы Carrozzeria Bertone. Родился в Турине в 1914 году. Получил экономическое образование.

В 1933 году официально включился в семейный бизнес. В 1954 году осуществил первую коммерческую программу – производство массовой модели Alfa Romeo Giulietta Sprint. В 1971 году построил новый центр стиля в местечке Каприе близ Турина. В середине 90-х годов решил качественно модернизировать дело, для чего реализовал программу Design Machine, включающую в себя полную методику разработки стиля промышленного изделия (не только автомобиля), а также его производство. Скончался в 1997 году.

**Биццаррини, Джотто (Bizzarrini, Giotto).** Инженер и коммерсант. В 1962 году открыл небольшую мастерскую по постройке прототипов и мелкосерийных автомобилей Iso Grifo, разработанных фирмой Bertone. В 1969 году переехал в Америку, где в 1993 году построил первый прототип спортивного автомобиля ценой в \$250 000, а затем начал их производство.

**Боано, Джан Паоло (Boano, Gian Paolo).** Автомобильный дизайнер, сын Марио Феличе Боано – основателя фирмы Carrozzeria Boano. Родился в Турине в 1930 году и через двадцать лет присоединился к семейному бизнесу, затем с конца 50-х годов работал в Центре стиля фирмы Fiat.

**Боано, Марио Феличе (Boano, Mario Felice).** Родился в Турине в 1903 году. Начал работать в ателье Stabilimenti Farina, а затем на S.A. Carrozzeria Pinin Farina. Вскоре открыл собственное ателье. В 1946 году вошел в состав кузовного ателье Ghia, а в 1948 году возглавил его работу. С 1950 года вместе с ним начинает работать его сын Джан Паоло. В 1954-м вновь открыл свою фирму Carrozzeria Boano Lavorazione Speciale s.a.s. di L.Pollo & C. В 1957 году возглавил работы по созданию Центра стиля фирмы Fiat, передал права на свою фирму Carrozzeria Ellena Lavorazione Speciale s.a.s. di L.Pollo & C. В Центре стиля Fiat Марио Боано проработал консультантом до конца 60-х годов.

**Бонетто, Родольфо (Bonetto, Rodolfo).**

Дизайнер. Родился в 1929 году. В начале 50-х годов начал сотрудничать с кузовными фирмами Pininfarina, Vignale, Boneschi и Viotti. Долгое время работал для фирмы Veglia Borletti и специализировался на дизайне контрольно-измерительных приборов. В 1977 году консультировал Fiat при разработке модели 131. В последние годы являлся независимым дизайнером.

**Виньяле, Альфредо (Vignale, Alfredo).**

Кузовщик и автомобильный дизайнер. Родился в многодетной туринской семье в 1913 году. В одиннадцать лет начал работать подмастерьем в мастерской De Gregori, в 1930 году поступил в ателье Stabilimente Farina, где до начала Второй мировой войны руководил одним из отделов. В 1946 году совместно с братьями Джульельмо, Джузеппе и компаньоном Анджело Бальмой основал собственную фирму Carrozzeria Alfredo Vignale. Скончался в 1969 году.

**Гандини, Марчелло (Лелло) (Gandini, Marcello (Lello)).**

Автомобильный дизайнер. Родился 26 августа 1938 года в Турине. Окончил отделение механики Туринского университета. С 1966 по 1979 год – главный дизайнер фирмы Bertone, где создал более тридцати прототипов и концептов, включая Carabo Stratos Zero, Lamborghini Marzal, Espada, Urraco, Jarama, Countach, Diablo и Lancia Stratos. С 1984 года в качестве свободного дизайнера сотрудничает с фирмами Audi, Citroen, Renault, Maserati, De Tomaso, Stola.

**Гаравини, Эусебио (Garavini, Eusebio).**

Кузовщик. Родился в 1881 году в местечке Карпинелло ди Форли. В 1899 году переехал в Турин, где стал работать на фирме Diatto. Затем работал в фирме Locati & Torretta, где обогатил личный опыт технического руководства более крупным кузовным предприятием Carrozzeria Taurus. В 1908 году основал собственную фирму Carrozzeria Piemonte, а затем совместное предприятие Diatto & Garavini & C. Скончался в 1947 году, его дело перешло сыну Альдо.

**Гиа, Джачинто (Ghia, Giacinto).**

Один из патриархов классического итальянского автомобильного кузовостроения, основатель фирмы Ghia. Родился 18 сентября 1887 года в Турине. В 1915 году начал трудовую деятельность в мастерских Rapid, а затем Diatto. В 1919 году открыл собственную мастерскую, а в 1923 году на салоне в Милане выставил два своих первых автомобильных кузова. С этого времени Гиа начинает строительство собственного дела, направленного на выпуск автомобилей для элиты. Выполняет индивидуальные заказы на кузова, построенные на шасси Fiat, Lancia и Alfa Romeo. Был очень рафинированным и стильным человеком. 21 февраля 1944 года после непродолжительной болезни Гиа умер, и фирма перешла под начало Марио Феличе Боано (Mario Felice Boano).

**Де' Сильва, Вальтер Мария (De' Silva, Walter Maria).**

Автомобильный дизайнер. Родился в городе Лессо провинции Como в 1951 году. Начал карьеру в начале 70-х в Centro Stile Fiat. Некоторое время работал в студии Рудольфа Бонетто (Rudolfo Bonetto). С 1978 года – на фирме I.DE.A., в декабре 1986 года занял пост главы Centro Stile Alfa Romeo. В 1998 году покидает фирму и в течение 1999 года возглавляет службу дизайнера фирмы Seat в Марторелле (Испания). С 2002 года руководитель дизайна отделения Audi Brand Group.

**Джакоза, Данте (Giacosa, Dante).**

Автомобильный конструктор и дизайнер. Родился в Риме в 1905 году. Образование получил в Высшей политехнической школе Турина. Начал карьеру инженера в 1927 году в фирме S.P.A. С 1928 года до выхода на пенсию в 1973 году работал на фирме Fiat, где создал такие автомобили, как 500 Topolino, 1100 и проект Cisitalia. Накануне Второй мировой войны стал главой дизайн-студии Fiat, после ее окончания занимал пост главного инженера Fiat. Умер в возрасте 91 года.

**Джуджаро, Джорджио (Джорджетто)** (Giugiaro, Giorgio (Giorgetto)). Художник, автомобильный дизайнер. Родился 7 августа 1938 года в Гарессии в семье художника-монументалиста. Образование получил в Академии изящных искусств Турина по специальности «дизайн одежды и иллюстрации». Одновременно освоил инженерное дело. Начал работать учеником в Центре стиля Fiat. С 1960 по 1965 год возглавлял службу дизайна фирмы Bertone, а затем фирмы Ghia. В 1968 году совместно с инженером Альдо Мантовани (Aldo Mantovani) основал фирму ItalDesign.

**Джуджаро, Фабрицио (Giugiaro, Fabrizio).** Автомобильный дизайнер и менеджер. Родился 7 марта 1965 года в Турине в семье автомобильного дизайнера Джорджетто Джуджаро. Образование получил на архитектурном факультете Политехнического университета Турина. Первой самостоятельной работой на фирме отца стал концептуальный суперкар BMW Nazca. С 1996 года – директор по стилю фирмы ItalDesign Giugiaro.

**Дзагато, Андреа (Zagato, Andrea).** Дизайн-менеджер. Родился 26 апреля 1960 года в семье сына основателя фирмы Zagato – Элио Дзагато. Образование получил в Миланском университете Воссони по специальности «автомобильный дизайн и маркетинг». Первой самостоятельной работой стал прототип Нуена, в это же время становится директором по дизайну и расширяет сферу деятельности – от автомобилей и общественного транспорта до предметов массовой продукции. Сотрудничает с такими фирмами, как Momo, Martin Dawes, Ebel.

**Дзагато, Уго (Zagato, Ugo).** Кузовщик и автомобильный конструктор. Родился в 1890 году в провинции города Ровиго. В возрасте пятнадцати лет уехал за границу, где приобрел навыки механика. В 1909 году возвратился в Италию, начав работать на кузовной фирме Varesina, а затем на авиационном заводе в Турине. После Первой мировой войны открыл в Милане небольшое кузовное предприятие,

где начал свои первые эксперименты с легкими автомобильными кузовами из металла. В 50-е годы начал создавать уникальные кузова на зарубежных шасси, отдавая особое предпочтение английским автомобилям. В 1968 году фабрика приобрела масштаб промышленного производства. В этот же год Уго умер, а управление фирмой перешло к его сыновьям Элио (Elio) и Джанни (Gianni).

**Карчерано, Пьеро Луиджи (Carcerano, Piero Luigi).** Архитектор. Родился на Сицилии. Образование получил в Политехническом институте Турина на отделении архитектуры. Работал в реставрации и принимал участие в реконструкции VIP-гостиницы в Москве, исторического центра Берлина. Затем в течение десяти лет входил в группу компьютерного проектирования Fiat. В 1980 году в Турине открыл собственную фирму Carcerano Automotive and Design, а в 2001 году – филиал в Париже.

**Кастанья, Карло (Castagna, Carlo).** Кузовщик. Родился в 1840 году. В девять лет начал работать подмастерьем в ателье Carrozzeria Mainetti. В 1895 году занял пост ее директора. В 1901 году основал собственное кузовное ателье. В 1914 году Карло Кастанья скончался, а дело продолжили его сыновья Эрколь и Эмилио.

**Кастанья, Эмилио (Castagna, Emilio).** Художник и кузовщик. Родился в Милане. Младший сын Карло Кастаньи. Окончив в 1914 году Академию изящных искусств в Бреге, занял пост главного стилиста в фирме своего отца. До 1934 года являлся автором всех построенных Castagna автомобилей.

**Кастанья, Эрколь (Castagna, Ercole).** Кузовщик. Родился в 1885 году в Милане. Старший сын Карло Кастаньи. Образование получил в мастерской отца и специальной школе экипажного мастерства по профессии «плотник-краснодеревщик». В 1905 году стал заведовать техническим оснащением мастерской. В 1914 году после смерти отца становится генеральным директором фирмы. В 1933 году

уже его сыновья взяли на себя руководство фирмой. Умер в 1968 году.

**Коджола, Серджио (Coggiola, Sergio).** Автомобильный дизайнер. Родился в Турине в 1928 году. Трудовую деятельность начал в 1951 году на фирме Ghia в качестве художника, а затем возглавил технический отдел прототипов. В 1966 году основал собственную дизайнерскую фирму, специализацией которой стало проектирование и постройка концептуальных моделей, демонстрационных и ходовых прототипов.

**Мантегацца, Франко (Mantegazza, Franco).** Автомобильный конструктор и менеджер. Родился 26 марта 1929 года в Варезе. Профессиональное образование получил в Италии, а диплом инженера-механика в Швейцарии. Начинать работать на фирме Volkswagen. Вернувшись в Италию, работал на Маньетти-Марелли (Magnettil-Marelli). Затем уехал в США. Вернувшись в 60-е годы, работал на Fiat. В декабре 1978 года основал собственную фирму – институт I.D.E.A (Институт Развития Автомобильного Дизайна).

**Мантовани, Альдо (Mantovani, Aldo).** Автомобильный конструктор и менеджер. Родился в Ферраре в 1927 году в семье потомственных кузовщиков и производителей сельскохозяйственной техники. Получил инженерное образование. Начал работать в 1944 году в авиационном отделе Fiat, а затем перешел в автомобильный, где работал над моделями 500 Nuova, 1300 и 850. В 1968 году вместе с Джорджетто Джуджаро и Лучано Босио создает фирму ItalDesign.

**Манцу (Манцонни), Пио (Manzu (Manzonni), Pio).** Автомобильный дизайнер. Родился в Италии в 1939 году в семье известного скульптора Джакомо Манцу. В 1964 году закончил художественное училище в Ульме (Германия). Всю жизнь проработал на фирме Fiat. Создал дизайн модели 127, концептуальный проект City Taxi. Известен также своими проектами часов для фирмы «Италора» (Italora). Скончался в 1969 году.

**Мартин, Паоло (Martin, Paolo).** Автомобильный дизайнер. Родился в Турине в 1943 году. С 1961 по 1966 год работал на фирме Michelotti. В 1967 году перешел на фирму Bertone. Однако через год перешел на фирму Pininfarina, где возглавлял сектор стиля с 1967 по 1973 год. С 1973 года руководил отделом дизайна фирм Moto-Gutzi и Benelli. С 1976 года работал в качестве независимого дизайнера.

**Мартиненго, Франческо (Martinengo, Francesco).** Автомобильный дизайнер. Родился 23 января 1910 года в Турине. В 1928 году начал работать на фирме Stabilimenti Farina. В 1952 году перешел на новосозданную фирму Pininfarina и до 1976 года проработал директором по развитию и исследованиям.

**Микелотти, Джованни (Michelotti, Giovanni).** Автомобильный дизайнер. Родился в Турине в 1921 году. С 16 лет – на фирме Stabilimenti Farina. В 1947 году организовал собственную фирму Studio Tecnico Carrozzeria Design Michelotti. Его заказчиками становятся Bertone, Vignale, Ghia и Triumph. Стал первым итальянским дизайнером, получившим заказ от японских автопроизводителей. Создал большое количество яхт, скутеров и проектов электроприборов. Скончался в 1980 году.

**Пагани, Горацио (Pagani, Horacio).** Автомобильный дизайнер и менеджер. Родился в Аргентине в семье деревенского булочника. Образование получил на политехническом факультете университета Ла-Плата (La-Plata) близ Буэнос-Айреса. Открыл маленькую мастерскую по проектированию и мелкосерийному производству мебели и средств транспорта. В 1977 году изготовил свой первый гоночный автомобиль Формулы 3 для команды «Рено-Аргентина» (Renault-Argentina). В 1983 году переехал в Италию и начал работать на фирме Lamborghini. С 1984 года работал в отделе композитных материалов и стал одним из крупнейших специалистов в этой области. В 1988 году начал создание суперкара Zonda C12. В 1991 году основал свою

фирму «Модена Дизайн» (Modena Design), а затем фирму «Пагани Аутомобили С.п.А.» (Pagani Automobili S.p.A.).

**Пининфарина, Баттиста (Pininfarina, Battista).** Кузовщик и менеджер. Оригинальная фамилия Фарина, по прозвищу Пинин (Мальш). Родился в Турине 2 ноября 1893 года. Специального образования не получил. В 1930 году основал автомобильную кузовную фирму S.A. Carrozzeria Pinin Farina. Скончался 3 апреля 1966 года в Лозанне.

**Пининфарина, Серджио (Pininfarina, Sergio).** Автомобильный инженер и менеджер. Родился в Турине 18 сентября 1926 года в семье известного кузовщика Баттисты Фарины (Пинина). Получил образование в Туринском политехническом институте по специальности «инженер». С 1950 года начал работать в фирме своего отца. С 1966 года является президентом фирмы Carrozzeria Pininfarina.

**Рамачотти, Лоренцо (Ramaciotti, Lorenzo).** Автомобильный дизайнер. Родился в 1948 году. С 1973 года работал на фирме Pininfarina. С 1976 по 1981 год – ведущий конструктор концептов и прототипов. С 1988 года – генеральный директор Исследовательского центра Studi e Ricerche фирмы Pininfarina. Главный дизайнер. В мае 2004 года вышел на пенсию, уступив пост японскому дизайнеру Кену Окуяме (Ken Okuyama).

**Рапи, Луиджи Фабио (Rapi, Luigi Fabio).** Автомобильный дизайнер. Родился во Флоренции в 1902 году. Образование получил в Политехническом институте Милана. Посещал также курсы архитектуры и авиационных инженеров. В 1929 году начал свою карьеру на фирме OM, а в 1934 году пришел на фирму Isotta-Fraschini. В 1949 году перешел на фирму «Фиат» (Fiat) и занял пост вице-директора по техническому проектированию. В 1952 году возглавил кузовной отдел специальных автомобилей. В 1959 году работал в Centro Stile Fiat, где разработал такие модели для Autobianchi, как Bianchina и Stellina и Primula. Скончался 20 июля 1977 года.

**Ревелли де Бомонт, Марио (Revelli de Beaumont, Mario).** Автомобильный дизайнер. Родился в Риме в 1907 году в семье изобретателя, конструктора-оружейника. Получил образование инженера-механика. В 16 лет начал обучаться рисованию. В 1925 году работал по контрактам с различными кузовными ателье. Ввел роль независимого дизайнера. С 1927 по 1930 год сотрудничал исключительно с Fiat. Затем с Viotti и Bertone. В 1935 году увлекся аэродинамикой и участвовал в создании кузовов для гоночных Maserati. В 1938 году работает над бескапотными кабинами для грузовых автомобилей и разрабатывает проект легкового такси вагонной компоновки. В 1948 году возобновляет сотрудничество с Pininfarina и Bertone. С 1952 по 1954 год работает в США на фирме GMC по программе создания компактных автомобилей. Вернувшись в Европу, до 1964 года сотрудничает с французской фирмой Simca, для которой создает специальный исследовательский Центр стиля и дизайна. В качестве педагога-консультанта работал в Art Center College of Design в Пасадене и Школе дизайна в Турине. Скончался в 1985 году.

**Савонуцци, Джованни (Savonuzzi, Giovanni).** Автомобильный конструктор. Родился в Ферраре в 1911 году. Получил инженерное образование в Политехническом институте Турина. В 1940 году начал работать на фирме Fiat в отделе авиационных двигателей. Автомобильным дизайном стал заниматься в качестве хобби. Принимал участие в разработке Cisitalia tipo 202 Pininfarina и концепта Gilda. В 1945 году работал техническим директором проекта «Чизиталия», для которого проектировал спортивные автомобили различных типов. В 1954 году стал техническим директором фирмы Ghia. С 1957 по 1968 год работал на фирме Chrysler, где возглавлял отдел газовых турбин, а затем занял пост директора перспективных исследований. С 1968 года – директор исследовательского

центра фирмы Fiat. С 1975 года – консультант авиационного отдела фирмы. Скончался в 1986 году.

**Сакко, Бруно (Sacco, Bruno).** Автомобильный дизайнер и стилист. Родился в 1933 году в городке Тарвизио в семье военного. Получил инженерное образование в Политехническом институте Турина. В 1958 году переехал в Германию и стал работать в отделе дизайна Mercedes-Benz. В 1975 году становится директором Центр стилия, где под его руководством разрабатываются модели, изменившие имидж бренда. В частности, с 1987 года проектируется большое количество прототипов и концептов. Выйдя на пенсию в 1999 году, он вернулся в Италию, однако продолжил сотрудничество с фирмой.

**Сала, Чезаре (Sala, Cesare).** Ремесленник-кузовщик. Один из пионеров итальянского автомобильного кузовостроения. В конце XIX века стал заниматься проектированием и производством конных экипажей. С приходом нового века начал строить кузова для автомобильных шасси. В 1905 году основал в Милане фирму Carrozzeria Italiana & Cesare Sala. Сведений о его дальнейшей судьбе нет.

**Сапино, Филиппо (Sapino, Filippo).** Автомобильный дизайнер. Родился в Турине в 1942 году. С 1970 года работал на фирме Ghia, затем два года на фирме Pininfarina. После слияния фирм Ghia и Ford вплоть до закрытия альянса в 2000 году являлся главным дизайн-менеджером отделения стилия.

**Сарторелли, Серджио (Sartorelli, Sergio).** Автомобильный дизайнер. Родился в городе Алессандрия (Италия) в 1928 году. Получил образование на инженерном отделении Политехнического института в Турине. С 1956 года работал на фирме Ghia под началом Марио Савонуцци (Mario Savonuzzi) и главного конструктора Луиджи Коджола (Luigi Coggiola). В 1959 году в соавторстве с Томом Тьярдой (Tom Tjaarda) создал концепт Selena.

**Серге, Луиджи (Segre, Luigi).** Автомобильный дизайнер. Родился в 1919 году. Получил инженерное образование. В 1950 году занял пост коммерческого директора фирмы Ghia, где наладил деловые контакты с американской фирмой Chrysler. В 1959 году Серге вновь обращается к европейскому рационализму и создает целую программу по постройке заднемоторных автомобилей Selena I и II. Скончался в 1963 году.

**Сессано, Альдо (Sessano, Aldo).** Автомобильный дизайнер. Один из ярких представителей итальянской школы современного автомобильного дизайна. Родился в Турине в 1931 году. С 1949 по 1951 год изучал архитектуру в политехническом институте. С 1956 по 1968 год работал стилистом на фирме Fiat. В 1968 году открыл собственное ателье Sessano Associates, где выполнял заказы по проектированию легковых и грузовых автомобилей, мототехники. В 1970 году отмечен национальной премией «Compasso d'Oro» («Золотой циркуль»). В 1977 году начинает сотрудничество с японской фирмой Mitsubishi и создает яркие модели Gallant и Sigma. В 90-е годы активно сотрудничает с фирмами Fiat и Saab-Scania. В 1995 году совместно с дизайнером Энрико Фумиа (Enrico Fumia) создает студию Master Design International.

**Скальетти, Серджио (Scaglietti, Sergio).** Кузовщик. Родился в Модене в 1920 году, там же начал заниматься ремонтом автомобилей и кузовов. В 1951 году открыл собственную кузовную мастерскую. Качество его работы было столь высоким, что привлекло внимание Энцо Феррари (Enzo Ferrari). С середины 50-х годов практически все автомобили Ferrari, предназначенные для спортивных соревнований, были спроектированы дизайнерами фирмы Pininfarina, а строились в ателье Scaglietti.

**Скальоне, Франко (Scaglione, Franco).** Автомобильный дизайнер. Родился во Флоренции в 1917 году. Получил образование инженера-механика. После окончания Второй

мировой войны начал проектировать автомобильные кузова. С 1952 года сотрудничает с фирмой Bertone, вплоть до 1960 года являясь ее главным дизайнером. В середине 50-х годов создает знаменитую серию концептов с улучшенной аэродинамикой В.А.Т. (Berlinetta Aerodinamica Tecnica). Проработав у Bertone всего восемь лет, он создал более сорока моделей. После ухода открыл собственную фирму промышленного дизайна, а затем возглавил Центр стиля фирмы Casa Torinese Intermeccanica.

**Спада, Эрколе (Spada, Ercole).** Автомобильный дизайнер. Родился в городке Бусто Аризио (Busto Arizio) в 1937 году. Карьеру начал в 1960 году на фирме Zagato, где за девять лет создал такие автомобили, как Alfa Romeo Junior и Lancia Fulvia. В период с 1969 по 1970 год работал в качестве свободного дизайнера. В 1970 году пришел работать в туринский филиал фирмы Ford, участвовал в создании спортивного автомобиля GT70. В 1970 году работал с объединенным филиалом Ford – Ghia Operation. В 1977 году приходит на фирму BMW, где создает дизайн пятой (1985 г.) и седьмой серии (1987 г.). В 1983 году возвращается в Италию и возглавляет службу дизайна фирмы I.DE.A. С 1993 по 1994 год возглавляет вновь организованный отдел стиля Zagato. В 1993 году создал яркий образ реконструкции Ferrari Testa Rossa. Наибольшую известность получили его работы, выполненные в конце 60-х – начале 70-х годов, Fiat X1/9 для фирмы Bertone и Alfa Romeo Giulia SZ для Zagato.

**Фарина, Джованни (Farina, Giovanni).** Кузовщик. Родился в Кортина Дасте в 1884 году. Брат Баттисты Фарины «Пинин» (Battista Farina «Pinin») – основателя автомобильной кузовной фирмы Pininfarina. В 12 лет начал работать в Турине в экипажной мастерской Марчелло Алесио (Marcello Alesio), а в 1905 году самостоятельно. В 1919 году учредил кузовное ателье Stabilimenti Farina. Совершил поездку в США для изучения

специфики массового автомобильного производства. Умер в Турине в 1957 году.

**Фессиа, Антонио (Fessia, Antonio).** Автомобильный конструктор. Родился в 1901 году. Получил инженерное образование.

В 1923 году начал работать на фирме Fiat.

В 1923 году разработал принесший ему известность кузов автомобиля модели 508 Balilla. С 1955 года – директор технического центра фирмы Lancia. Скончался в 1968 году.

**Фиораванти, Леонардо (Fioravanti, Leonardo).** Автомобильный дизайнер. Родился 31 января 1938 года в Милане. Получил инженерное образование. С 1964 года работал на фирме Pininfarina. В 1972 году занял пост директора Centro Studi e Ricerche этой фирмы. В 1987 году открыл собственное кузовное ателье в местечке Монкальери под Туринном.

**Фиссопе, Бернардо (Fissore, Bernardo).** Кузовщик. Родился в 1892 году. Один из четырех братьев Фиссопе – Антонио (Antonio), Костанцо (Costanzo) и Джованни (Giovanni), основавших в 1920 году фирму Fissore в Авильяне. Автор всех разработок стиля и конструкции кузовов, выпущенных до середины 50-х годов. Скончался в 1973 году.

**Фруа, Пьетро (Frua, Pietro).** Кузовщик. Родился в 1913 году. Образование получил в ремесленном училище фирмы Fiat. Начинал трудовую деятельность в конце 20-х годов в различных кузовных ателье Италии. Девять лет проработал на фирме Stabilimenti Farina. В 1944 году открыл собственную ремонтную мастерскую в Монкальери. В 1945 году переехал в Турин, где открыл собственное кузовное ателье. В 1946 году стал главным дизайнером фирмы «Гиа-Эйгл» (Ghia-Aigle), работая в своей студии в Турине. В 1956–1957 годы спроектировал много кузовов на шасси английского автомобиля MG. В 1958 году продал ателье фирме Ghia. Через год вновь открывает мастерскую Studio Tecnico Pietro Frua. Сотрудничает с Maserati, Glas, Fiat, Monteverdi, AC и Citroen.

**ИТАЛЬЯНСКИЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ  
КУЗОВНЫЕ АТЕЛЬЕ И ДИЗАЙН-ФИРМЫ.  
1886–2006 гг.**

**Алессио (Carrozzeria Alessio).** Кузовное ателье. Основано в конце XIX века экипажным мастером Марчелло Алессио, работавшего в ателье Locatti & Toretto. С 1906 года специализировалось на автомобильных кузовах. В 1912 году владельцем ателье становится его сын Джованни. В 1923 году, приобретя патент на конструкцию кузова типа Weymann, специализируется на их производстве.

В 1929 году прекращает деятельность.

**Аллемано (Carrozzeria Allemano).** Кузовное ателье. Основано в 1928 году в Турине Серафино Аллемано как ремонтная автомобильная мастерская. Начинает строить собственные кузова на шасси Fiat и Lancia. После войны работы возобновляются. В 1950 году ателье разрабатывает очень характерные кузова для Maserati и Ferrari. В 1959 году выполняет заказ от японской фирмы Fuji Heavy Industries (Subaru). В 1965 году прекращает деятельность.

**Ариккар (Aricar).** Кузовная фирма. Основана в Кавриаджо в 1951 году как реставрационная мастерская антикварных автомобилей. Постепенно начинает заниматься переоборудованием коммерческих автомобилей. С 1985 года специализируется на производстве автомобилей скорой помощи и спецтехники.

**Аугостуди (Autostudi).** Дизайнерская фирма. Основана в 1983 году в Турине. Специализируется на разработке математических моделей различных транспортных средств и анимации процессов статических и динамических испытаний.

**Бертоне (Carrozzeria Bertone).** Дизайнерская фирма. Основана в 1912 году Джованни Бертоне. С 1997 года президентом фирмы является вдова Нуччо Бертоне – Лили Бертоне. Фирма состоит из четырех отделений: Carrozzeria Bertone, Stile Bertone, Bertone

Engineering и Socar-ICS (2004 г.). Фирма сотрудничает с такими партнерами, как Alfa Romeo, BMW, Saab и GMC.

**Боано (Carrozzeria Boano Lavorazioni Speciali s.a.s. di L.Pollo & C).** Дизайнерская фирма. Основана в 1954 году Марио Боано и его сыном Джан Паоло. Занималась проектированием не только автомобильных кузовов, но и другой продукцией промышленного производства. Прекратив деятельность в 1957 году, послужила основой для создания фирмы «Елена» (Elena).

**Бонески (Carrozzeria Boneschi).** Кузовная фирма. Основана в Милане в 1919 году кузовщиком Джованни Бонески. Занималась переделкой серийной продукции под требования частных заказчиков. В 30-е годы начинает строить собственные кузова. После Второй мировой войны получала заказы от администрации президента Италии на выпуск специальных кузовов на шасси Alfa Romeo, Lancia и Maserati. В настоящее время производит автобусы и коммерческие автомобили рекламного характера. Принадлежит группе Savio.

**Виньяле (Carrozzeria Alfredo Vignale).** Дизайнерская фирма. Основана в 1946 году Альфредо Виньяле для производства мелких серий коммерческих автомобилей и выполнения частных заказов. В 50-е годы фирма занялась постройкой прототипов и концептуальных автомобилей. К этой работе привлекаются Джованни Микелотти, Альфредо Дзанеллато и Вирджинио Вайро. В 1969 году переходит в собственность фирмы Ghia. В 1974 году прекратила свою деятельность.

**Виотти (Viotti & Tolfo).** Дизайнерская фирма. Основана Витторио Виотти и его партнером Тольфо в Турине в 1921 году. В 1931 году компания расширилась и сменила название на Carrozzeria Viotti S.A. В то же время получает большой заказ от Fiat и налаживает деловые связи с фирмой Maggiora. С 1934 по 1938 год главным стилистом фирмы становится Марио Ревелли де Бомонт. В 1946 году

производит кузов с деревянными панелями для Fiat 1100. В 1949 году фирма переходит к сыну Витторино. С 1957 года и вплоть до ее закрытия в 1964 году стилем всей продукции Viotti занимался дизайнер Пьетро Фруа.

**G-Студио (G-Studio Concept Cars & More).**

Дизайнерская фирма. Основана в Турине в 1980 году инженером Пьеранджело Маффиодо (Pierangelo Maffiodo). Является одним из самых известных европейских разработчиков и изготовителей демонстрационных, а также ходовых прототипов и концептов в области автомобильного транспорта. Среди клиентов фирмы Renault и BMW. С 1997 года имеет Сертификат конфиденциальности BMW.

**Гаравини (SA Stabilimente Garavini).** Дизайнерская фирма. Основана в Турине в 1908 году Эусебио Гаравини. Сначала фирма называлась Carrozzeria Piemonte, затем слилась с фирмой Diatto. В 1914 году семья Diatto отходит от дел, целиком доверив руководство фирмой Эусебио. До Второй мировой войны фирма называлась Diatto & Garavini & C и работала с такими производителями, как Fiat, Alfa-Romeo, Itala, Isotta-Fraschini, а также Bugatti, Delahaye и OM. Являлась первой итальянской фирмой, которая представила свою продукцию на Парижском салоне. После смерти Эусебио Гаравини в 1947 году и вплоть до своего закрытия в 1957 году фирма сосредоточилась на дизайне промышленного и общественного транспорта.

**Гиа (Carrozzeria Giacinto Ghia, Ghia).** Дизайнерская фирма. Основана в Турине в 1919 году кузовщиком Джачинто Гиа. С 1923 года начала выполнять частные заказы на кузова для шасси Fiat, Lancia и Alfa Romeo. Во время Второй мировой войны на производственных площадях Ghia осуществлялась сборка грузовых автомобилей. После внезапной кончины в 1944 году Джачинто Гиа руководство перешло к известному кузовщику Марио Феличе Боано. В 1950 году американская фирма Chrysler

заказала концепт Plymouth, а затем между двумя фирмами был заключен договор на совместные разработки. В 1955 году создается яркий прототип Gilda, после чего на фирму приходят молодые дизайнеры Серджио Сарторелли (Sergio Sartorelli) и будущий шеф дизайнера Mercedes Бруно Сакко (Bruno Sacco). В 1960 году дизайн Ghia возглавил Филиппо Сапино (Filippo Sapino), с именем которого и будет связан яркий фордовский период этой фирмы. В 1962 году владельцем Ghia становится сын бывшего доминиканского диктатора Трухильо – Рафаэль (Raphael Trujillo). В 1965 году на фирму приходит дизайнер Джорджетто Джуджаро (Giorgetto Giugiaro), а через год фирму покупает Алехандро Де Томасо. В 2000 году было объявлено о реструктуризации Ghia, уходе на пенсию ее главного дизайнера Филиппо Сапино и закрытии Туринского офиса Ghia. Летом 2002 года фирма Ghia прекратила свое существование.

**Гольден Кар (Golden Car).** Дизайнерская фирма. Основана в 1949 году дизайн-менеджером Алессандро Фестой в Караманья Пьемонт. Специализируется на технологической разработке прототипов до стадии серийного производства. Среди клиентов фирмы такие производители, как Ferrari и Maserati.

**Джаннини (Giannini Automobili).** Дизайнерская фирма. Начало берет от основанной в 1928 году в Риме братьями Аттилио (Attilio) и Доменико Джаннини (Domenico Giannini) мастерской по доводке двигателей для спортивных соревнований Mille Miglia. Вскоре было начато собственное производство автомобилей. После окончания Второй мировой войны сотрудничает с фирмой Fiat, а в конце 80-х годов начинает заниматься дизайном.

**Дзагато (Carrozzeria Zagato, SZ Design Zagato).** Дизайнерская фирма. Основана в 1919 году в местечке Теттаццано ди Ро (Tettaggano di Rho) механиком и кузовщиком Уго Дзагато. В 1920-е годы мастерская строит гоночные автомобили для Alfa Romeo, среди которых были легендарные модели 6C 1500, 6C 1750

Grand Sport. С 1937 года осуществляет рывок в аэродинамике, одновременно сотрудничая с Fiat. После окончания Второй мировой войны начинает активно заниматься автомобилями типа Grand Turismo. Впервые в Италии использует технологии компьютерного проектирования CAD.

**Диатто (Diatto).** Кузовное ателье. Основано в Турине как экипажная мастерская. Автомобильные кузова начала строить в 1905 году после приобретения патента на производство французских автомобилей Clement. В 1915 году был открыт новый отдел и куплены новые производственные площади фирм Джона Ньютона (John Newton) и Скакки (Scacchi) в Турине. В 1919 году начата сборка автомобилей Bugatti Type 23 и Type 20, а также кузовов к ним. В 1927 году производство автомобилей было прекращено. До 1950-х годов фирма занималась производством комплектующих, а в 1955 году фирма закрылась.

**И.ДЕ.А. (I.DE.A. Institute for Development in Automotive Design).** Дизайнерская фирма. Основана в 1978 году в Турине инженером Франко Мантегацца (Franco Mantegazza). Стоит из шести филиалов, расположенных в городе Монкалиери под Туринном. Одной из первых в Италии стала предлагать полный пакет дизайнерских услуг от разработки концепции до подготовки документации и пуска в производство. Сотрудничала с такими фирмами-производителями, как Alfa Romeo, BMW, Chrysler, Dacia, Daewoo, Daihatsu, Ferrari, Fiat, GM, Honda, Hyundai, Isuzu, Kia, Lancia, Mercedes-Benz, Nissan, Opel, Porsche, Seat, Toyota, Volvo, турецкой фирмой Tata и несколькими китайскими автопроизводителями. Имеет филиалы во Франции, Индии, Бразилии и Китае.

**Интроцци (Officine Introzzi S.a.S.).** Кузовное ателье. Берет свое начало от экипажной мастерской, открытой Джованни Интроцци (Giovanni Introzzi) в Липомо (Lipomo) в 1890 году. В начале XX века начинает производить автомобильные кузова для

индивидуальных заказчиков. В 1960 году производство существенно расширяется за счет автомобилей скорой помощи, банковских автомобилей и бронированных кузовов. С 2000 года коммерческой деятельности фирмы не отмечено.

**ИталДизайн Джуджаро (ItalDesign Giugiaro).** Дизайнерская фирма. Основана в 1968 году в Турине дизайнером Джорджетто Джуджаро (Giorgetto Giugiaro) и инженером Альдо Мантовани (Aldo Mantovani). В 1972 году открывается отделение Industrial Design Division, реорганизованное в 1981 году в самостоятельную фирму Giugiaro Design, которой ныне управляет дочь Джуджаро Лаура. С 1968 года из ее стен вышло более 160 концептов и прототипов серийных легковых автомобилей, большую часть которых нарисовал Джуджаро. Фирма также производит свыше тридцати грузовых автомобилей, автобусов, тракторов и другой специальной техники. В конце 90-х годов Джуджаро и Мантовани начали выдвигать на первые роли в бизнесе своих сыновей Фабрицио и Марко.

**Казаро (Carrozzeria Mario Casaro).** Кузовное ателье. Основано Марио Казаро в 1921 году в Турине. В 1923 году ателье приобретает патент фирмы Weymann на производство дерево-тканевых кузовов. Вскоре продает часть оборудования ателье Farina. На основе оставшегося оборудования основал новую фирму «Карроццерия модерна» (Carrozzeria moderna), которая специализировалась на выпуске закрытых кузовов и крыш для фирмы Lancia. Прекратила коммерческую деятельность в 1958 году.

**Кастанья (Carrozzeria C. Castagna & C).** Кузовное ателье. Берет начало от основанной в начале XIX века в Милане экипажной мастерской. Автомобильное производство зафиксировано в 1901 году. Известность получила благодаря работам для фирм Alfa Romeo и Isotta-Fraschini, Fiat, Lancia и Mercedes. С 1927 по 1930 год стал периодом расцвета фирмы. В 1929 году фирма

получила патент на изготовление деревянных кузовов типа универсал. Прекратила свое существование в 1949 году.

**Кекомп (Cesomp).** Дизайнерская фирма Основана в 1978 году в Ла Логгия (Турин) дизайнером Джованни Форнерисом после его ухода из фирмы Fiat. Специализируется на математическом моделировании, разработке внешнего и внутреннего стиля, изготовлении мастер-моделей поверхности, концепций, ходовых прототипов и штамповой оснастки для предсерийных образцов.

**Коджола (Coggiola).** Дизайнерская фирма. Основана в 1966 году дизайнером Серджио Коджолой в Турине. Основной специализацией фирмы является проектирование и постройка концептуальных моделей, демонстрационных и ходовых прототипов, в частности, Saab Sonnet III и концептуальное такси для Нью-Йорка на шасси Volvo, многие концепты и прототипы для GM и Mitsubishi. Основным партнером Коджолы в настоящее время является концерн DaimlerChrysler.

**Корьяско (Coriasco S.p.A., Coriasco Style).** Кузовное ателье. Коммерческая деятельность зафиксирована в 1919 году. В 1925 году зарегистрирована как фирма. Образованная братьями Джакомо и Джованни Корьяско, до середины 20-х годов фирма занималась постройкой штучных кузовов на шасси итальянских автомобилей Fiat, Itala и Diatto. Затем специализировалась на производстве коммерческих и рекламных автомобилей и переделке кузовов серийных автомобилей, тюнинге массовой продукции Fiat и Lancia.

**Ландра (Landra S.R.L).** Кузовная фирма. Основана в 1985 году в Алмезе. Специализируется на изготовлении штампового оборудования и мастер-моделей для массового кузовного производства. Сотрудничает с авиационной и автотракторной промышленностью.

**Локати энд Торретта (Carrozzeria Locati & Torretta).** Кузовное ателье. Берет начало

от открытой в 1876 году каретной мастерской. Основана Алессандро Локати (Alessandro Locati), который в 1890 году объединился с Торреттой. В 1909 году благодаря исключительному качеству работ ателье была доверена постройка кузова на шасси Itala 20/30 для Папы Пия X (Pius X). В 1912 году Локати умер, через два года ателье было закрыто.

**Маджора (Marrelleria Maggiora).** Дизайнерская фирма. Основана Артуро Маджорой (Arturo Maggiora) в 1925 году в Турине. Получила известность благодаря строительству кузовов на шасси таких марок, как Fiat и Lancia. С 1936 года начинает выполнять подряды на постройку кузовов под ключ для таких ателье, как Viotti, Touring и Ghia. С 1967 году производит кузова небольших серий и показывает собственные разработки.

**Марацци (Marazzi).** Кузовная фирма. Основана в 1950 году Коронно Пертузелла (Милан), кузовщиком Карло Марацци и его сыновьями. Начинает специализироваться на изготовлении кузовов из алюминия для таких производителей, как Alfa Romeo и Lamborghini. Начиная с 1970-х годов она одна из первых фирм Италии начинает работать с технологиями бронирования легковых автомобилей. Является обладателем марки Touring Superleggera.

**Модарте (Modarte).** Кузовное ателье. Основано в 2001 году в Турине. Специализируется на постройке полноразмерных демонстрационных и ходовых макетов и прототипов. Сотрудничает с такими производителями, как Ford, Jaguar, Mitsubishi.

**Модель Мастер (Model Master).** Дизайнерская фирма. Основана в 1977 году в Монкальери (Турин) на основе обычной макетной мастерской. Специализируется на изготовлении полного технологического цикла кузовного производства.

**Монтескани (Carrozzeria Montescani & C).** Кузовное ателье. Основано кузовщиком

Франческо Монтескани (Francesco Montescani) в Турине в 1927 году. Стиль продукции нередко был несколько вычурным и излишне декоративным. В период с 1927 по 1928 год ателье пользовалось услугами Марио Ревелли (Mario Revelli). В конце 30-х годов Франческо перешел в ателье Viotti и прекратил деятельность собственного ателье.

#### **Пининфарина (Carrozzeria Pininfarina).**

Дизайнерская фирма. Основана в 1930 году кузовщиком Баттистой Фариной (Battista Farina) в результате разделения кузовного ателье Stabilimente Industriali Farina S.A., которым он владел совместно со старшим братом – Джованни Фариной (Giovanni Farina). В 1966 году Баттиста Фарина умер и председателем правления фирмы стал его сын Серджио. За годы существования фирмы на ней работали такие известные дизайнеры и стилисты, как Марио Боано (Mario Boano), Милетто (Miletto), Раббоне (Rabbone), Марио Ревелли де Бомонт (Mario Revelli de Beaumont), Франческо Мартиненго (Francesco Martinengo, 1952–1976 гг.), Том Тьярда (Tom Tjaarda, 1964–1968 гг.), Филиппо Сапино (Filippo Sapino, 1967–1969 гг.), Паоло Мартин (Paolo Martin, 1967–1973 гг.), Леонардо Фиораванти (Leonardo Fioravanti, 1988 г.), Лоренцо Рамачиотти (Lorenzo Ramaciotti, 1973–2004 гг.).

#### **Савио (Carrozzeria Savio).** Кузовная фирма.

Основана братьями Антонио и Джузеппе Савио (Antonio and Giuseppe Savio) в 1919 году. Известна своими работами для фирмы Fiat, выполненными до начала Второй мировой войны. В 1943 году завод был разрушен. Восстановленное в 1954 году производство было перепрофилировано для выпуска небольших серий общественного транспорта и автомобилей скорой помощи. Осуществляло коммерческую деятельность до 1989 года.

#### **Сала (Carrozzeria Italiana & Cesare Sala).**

Кузовное ателье. Основано экипажным мастером Чезаре Сала (Cesare Sala) в 1901 году. Берет свое начало с экипажной мастерской Taramella, которая на Парижской выставке 1897 года представила свою продукцию под маркой Cesare Sala Succ. Taramella. С начала XX века начинает активно сотрудничать с такими производителями автомобилей, как Ansaldo, Fiat, Lancia, Alfa Romeo и Isotta-Fraschini. Осуществляло коммерческую деятельность до 1937 года.

#### **Сальт (Salt).** Дизайнерская фирма. Основана в 1969 году Франческо Гавиной в Грульяско (Турин). Специализируется на изготовлении интерьеров для полноразмерных макетов и прототипов.

#### **Скальетти (Carrozzeria Scaglietti).** Кузовное ателье. Основано кузовщиком Серджио Скальетти (Sergio Scaglietti) в Модене в 1951 году для изготовления кузовов спортивных и гоночных автомобилей марки Ferrari. С 60-х годов полностью перешло под юрисдикцию этой фирмы и в 1970 году прекратило собственную коммерческую деятельность.

#### **Стабилименти Фарина (Stabilimenti Industriali Farina S.A.).** Кузовная фирма. Основана в 1919 году кузовщиком Джованни Фариной (Giovanni Farina). Сразу же начала серийное производство и к 1920 году изготавливала уже до 1500 кузовов в год для фирмы «Темперино» (Temperino). Одна из первых в Европе начала применять холодную штамповку для производства кузовных деталей. В 1956 году реорганизована в фирму Carrozzeria Pininfarina.

#### **Стола (Stola).** Дизайнерская фирма. Основана в Турине в 1919 году. К началу XXI века фирма располагала несколькими филиалами, включая Италию, Францию, Китай, Бразилию и США. В частности, в Бразилии расположен завод полного производственного цикла производства автомобильных кузовов. Также является одним из крупнейших европейских фирм, специализирующихся

на проектировании и изготовлении демонстрационных моделей и ходовых демонстраторов для шоу и салонов.

**Теско (Tesco TS).** Дизайнерская фирма. Основана инженером Серджио Каттанео (Sergio Cattaneo) в Турине в 1968 году. Специализируется на разработке концепций коммерческих и легковых автомобилей, железнодорожного и водного транспорта, а также проведении различного рода исследований в аэродинамике, аэроакустике, конструкции и безопасности. С 2001 года главным дизайнером фирмы становится Марк Дешамп (Marc Deschamps). Среди заказчиков – фирмы BMW, Scania, Audi и Lamborghini.

**Туринг (Carrozzeria Touring Superleggera).** Кузовная фирма. Основана конструктором-самоучкой Феличе Бьянки Андерлони (Felice Bianchi Anderloni) и банкиром Гаэтано Понзони (Gaetano Ponzoni) на основе фирмы Carrozzeria Falco в Турине в 1926 году. Приобретя патент на производство кузовов типа Weymann, в 1927 году построила принесший известность кузов Flying Star на шасси Isotta-Fraschini. С 1935 по 1937 год производство было полностью загружено авиационными заказами. В 1937 году построены первые кузова по технологии Superleggera. В 1948 году к руководству приходит сын Андерлони Карло. В 1962 году привлекается к работе над созданием первого автомобиля марки Lamborghini. В 1963 году переезжает в новые заводские помещения вблизи Монцы. В 1964 году фирма объявляется банкротом.

**Фиссопе (Carrozzeria Fratelli Fissore di Eraldo Fissore & C).** Кузовная фирма. Начала свою деятельность в качестве экипажной мастерской в местечке Авильяна, затем была преобразована в авторемонтную мастерскую. С 1936 года начинает полное производство кузовов по заказам частных клиентов. В 1945 году строит кузова для автобусов и грузовиков. В 1960 году фирма заключила договор на проектирование и производство

небольших серий автомобилей Seat и Osca. В конце 70-х годов реорганизована в Rayton Fissore, а через десять лет – в Magnum Industriale. В 1998 году представила концепцию возрождения марки Isotta-Fraschini.

**Фонтана (Carrozzeria Fontana).** Кузовное ателье. Берет начало от каретных мастерских, основанных в городе Бассано дель Граппа в 1871 году каретником Бальдассаре Фонтана (Baldassare Fontana). В 1903 году начинает заниматься автомобилями. После его смерти в 1902 году ателье переходит его сыновьям. В 1929 году фирма объединилась с кузовной мастерской Pietroboni. В 1939 году братья Фонтана вышли из дела, а фирма Pietroboni продолжала заниматься производством коммерческих автомобилей вплоть до 60-х годов XX века.

**Фруа (Carrozzeria Frua).** Кузовное ателье. Основано в предместьях Турина кузовщиком и автомобильным стилистом Пьетро Фруа (Pietro Frua) в 1944 году. В 50-е годы здесь создаются такие модели, как Maserati A6 2000 и Renault Floride. Стала первой итальянской фирмой, которая начала оказывать консультации иностранным производителям автомобилей. В 1958 году Пьетро Фруа был вынужден продать свое кузовное ателье фирме Ghia.

**Фьораванти (Fioravanti).** Дизайнерская фирма. Основана в 1981 году в Монкальери дизайнером Леонардо Фьораванти. Берет начало от архитектурной студии, специализировавшейся на работе с японским заказчиком. В 1991 году начинает заниматься проектированием различных средств транспорта для концерна Fiat. С 1995 года сотрудничает с другими производителями.

**БИБЛИОГРАФИЯ**

1. BELLU SERGE. 500 Voitures Extraordinaires. Solar. Paris, 2002.
2. BELLU SERGE. Dream Car. Style for Tomorrow. E.P.A. Paris, 1988.
3. BERSANI ALBERTO, FISSORE ALBERTO. Dal disegno al design. Priuli & Verlucca ed., 1999.
4. CAR-MEN. Milano, 1998–2006.
5. CARROZZERIA ITALIANA 2006. Automobilia.
6. CARROZZERIA ITALIANA CULTURA E PROGETTO. Alfieri, Milano, 1978.
7. CARROZZERIA ITALIANA. Anno 2. Giorgio NADA Editore, Milano, 1991.
8. CARROZZIERI ITALIANI 2003. ANFIA Servise srl, Milano, 2003.
9. CARS THAT NEVER WERE. Publications international, LTD, 1994.
10. COLLECTION SCHLUMPH FOLIE SUPERBE. Editions Jean Cauwel-Jean Picollec, 1987.
11. EDSALL LARRY. Concept Car. WS Edizioni White Star, 2003.
12. ENCICLOPEDIA DELL'AUTO, QUATTORRUOTTE, DOMUS, MILANO, 2003.
13. GEORGANO NICK. The Beaulieu Encyclopedia of the Automobile Coachbuilding. FD Publischers, Chicago-London, 2001.
14. GIUGIARO ITALDESIGN. 1959–1987. Automobilia, Milano, 1987.
15. GIUGIARO ITALDESIGN. 1988–1994. Automobilia, Milano, 1994.
16. GREGGIO LUSIANO. Bertone 90 years. Giorgio NADA Editore. Milano, 2002.
17. GUZZARDI GIUSEPPE, RIZZO ENZO. Cabriolet. Storia ed evoluzione delle decappottabili. White Star, Vercelli, 1998.
18. HEDIGER FERDINAND. Classische Wagen II. Hallwag AG, 1974.
19. HANS-ULRICH VON MENDE, MATTHIAS DIEZ. Kleinwagen. Benedikt Taschen, 1994.
20. LABAN B. Cars. Konemann, 2000.
21. LAMM MICHAEL & HOLLS DAVE. A century of automotive style. Lamm-Morada Publishing Co Inc.
22. MARSHALL JOANNE. Zagato. 1990–2000. Giorgio NADA Editore, Milano, 2000.
23. MORETTI VALERIO. Ghia. Automobilia. Milano, 1991.
24. PIETRO FRUA UND SEINE AUTOS. Detlef Lichtenstein. Verlag Peter Kurze Bremen, 2001.
25. PININFARINA CATALOGUE RAISONNE 1930–1999. Automobilia, Milano, 1990.
26. PININFARINA. Decio Giulio Riccardo Carugati. Electa, 1999.
27. RASSEGNA (VEICOLI, 1909–1947).
28. ROBSON G. Encyclopedie des voitures. Salamander Books Limited, 1977.
29. SETRIGHT L.J.K. The designers. Weidenfeld and Nicolson. London, 1976.
30. SPARKE PENNY. A century of car design. Beazley Mitchell, London, 2002.
31. TAVOLETTI GIACOMO. Il signor Touring Carlo Felice Bianchi Anderloni. Automobilia, Milano, 2004.
32. VOITURES DU FUTUR. Capitale europeenne de la culture. Lille, 2004.

**ЖУРНАЛЫ:**

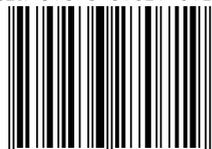
Ruotteclassiche,  
 Motor Klassik,  
 Retroviseur,  
 Classic & Sport Car,  
 Car Styling,  
 Auto & Design,  
 Automobiles Classiques,  
 Automobile Quarterly.

**Розанов Никита Евгеньевич**  
**Итальянская школа**  
**автомобильного дизайна**

Дизайн: Коноплев А.А., Лаврентьева Е.А.  
Корректор: Яшина Н.В.

Подписано в печать  
Формат  
Печать офсетная  
Гарнитуры AkzidenzGrotesk, Swift  
Печ. л. Тираж  
Отпечатано

ISBN 978-5-87627-071-9



9 785876 270719 >