

Alfa Romeo Disco Volante
ДЕНИС ОРЛОВ

ЕСТЬ ЛИ ЖИЗНЬ НА МАРСЕ



Пятидесятые годы стартовали под знаком экономического превосходства США. Американцы наладили цветное телевидение, запустили первую атомную электростанцию, выбросили в продажу наручные часы на батарейке. А Италия в те далекие годы бедствовала, Феллини не смотрел. Бедные итальянцы из уст в уста передавали рассказы о заокеанских чудесах — у большинства не было и телефона.

Однако чего нельзя было отнять у итальянцев — так это способности делать автомобили. В начале пятидесятых никто и заикнуться не осмеливался о феномене американского автомобиля — тотчас же подняли бы на смех, а вот на получившего место на заводе Fiat в Турине (или на Alfa Romeo в Милане) смотрели с не меньшим уважением, чем на обладателя модных заокеанских часов.



цилиндровых Alfa Romeo. Основатель компании, Феличе Бьянки Андерлони, умер 3 июня 1948 года, и его сыну, Карло Феличе Бьянки, пришлось отстаивать репутацию компании, продукцией которой могли позволить себе пользоваться только богачи.

Если быть точным, название компании состояло из двух слов, Touring и Superleggera, — последнее указывало на патентованную технологию изготовления кузовов, которая применялась при производстве всех без исключения моделей. Использовался пространственный каркас из стальных труб, на который навешивали алюминиевые наружные панели. Корни этой технологии следует

особенно удавались итальянцам кузова. Секреты этого ремесла передавались из поколения в поколение, каждый piccolino на Апеннингах знал про династию Фарина, Дзагатто, Этола. Народ толпами валил на ежегодную автомобильную выставку в Турине — на ней мерились силами кузовщицы.

Каких только кузовов там не демонстрировали! Пленительные линии заставляли забыть о высоких налогах и пустом кошельке. Самой знаменитой кузовостроительной компанией была Touring, она строила роскошные кузова для самых дорогих итальянских автомобилей — шести- и восьми-





искать в гоночных боксах. Чтобы достичь в соревнованиях маломальски приличного результата, в те годы требовалось иметь болид с пространственным трубчатым шасси и сверхлегким — superleggera — кузовом. В постройке «дорожных» кузовов были свои тонкости: шасси поступало от заказчика, в 99,9% случаев оно име-



ло раму, и качеству отделки уделяли повышенное внимание. Требованиям заказчиков старательно внимали, ошибка могла обернуться потерей репутации и, соответственно, крахом. Конкуренция была очень велика. Лишь немногие, и Touring в их числе, могли позволить себе воспитывать вкус клиентов.

И вот на Туринском автосалоне 1952 года компания Touring представила совершенно несвойственный ей образец, словно стирающий грань между дорогими шоссейными моделями и гоночными болидами. Кузов — низкий, каплевидный, с легкомысленным козырьком вместо лобового стекла — очень походил на гоночный. Правда, у многих гоночных автомобилей он состоял из двух частей — верхней и нижней: механики снимали верхнюю скорлупку и получали доступ ко всем узлам и агрегатам. Здесь же разъем был воображаемым — его «прикрывал» по периметру узенький молдинг. Кузов был сильно закрученным в плане, а в фас напоминал гигантскую двояковыпуклую линзу. Поражало отсутствие колесных арок (впрочем, американский Nash Airflyte щеголял подобным за три года до этого).

Объект, выставленный компанией Touring, назывался Alfa Romeo Disco Volante — «летающее блюдце». Лучшего названия придумать было нельзя — в силу крайней популярности темы НЛО. Впервые повсеместно заговорили о косми-

ческих пришельцах летом 1947 года, когда американский бизнесмен Кеннет Арнольд во время полета на собственном самолете стал свидетелем необычного явления. Он рассказал газетчикам, что видел, как девять блестящих дисков неслись по воздуху с невероятной скоростью и при этом прыгали, как тарелки по водной глади. Так родился термин «летающая тарелка». Инопланетяне, как сообщалось, сбивали истребители ПВО, похищали мирных граждан, устраивали целые парады неопознанных летающих объектов при стечении тысяч свидетелей. Американцы через самый мощный в мире телескоп на горе Паломэр разглядывали каналы на Марсе, задавшись вопросом, которым мучился еще Герберт Уэллс — есть ли жизнь на Красной планете?

Главным «специалистом по тарелочкам» в компании Touring был кузовной архитектор Федерико Форменти. Именно он — автор необычного кузова, шасси под который создавалось в тесном сотрудничестве с инженерами Alfa Romeo, в том числе с новым главным конструктором Орацио Сатта



Пулига. Кстати, по мнению нынешних историографов марки, именно Пулига, а вовсе не Бела Бареньи из Mercedes-Benz, принадлежит идея легкового автомобиля со сминаемыми зонами безопасности — это была модель Giulia 1963.

Кузов Disco Volante, как и корпус НЛО, почти не имел стыков и швов, все детали (Touring славилась тщательностью их проработки) были идеально подогнаны. Машина, изначально задуманная как экспери-

ментальная, получила пространственную трубчатую раму, независимую переднюю подвеску на двойных рычагах, заднюю подвеску типа «Де Дион». Хотя в Италии правостороннее движение, водитель Disco Volante, как, впрочем, и большинства эксклюзивных Alfa Romeo, сидел справа. Считалось, что в условиях горных гонок более важно отслеживать, где край обрыва, чем расстояние до порывавшегося автомобиля.



Были построены три машины — две открытые и одна с кузовом купе. На каждой стоял немного расточенный мотор от серийной Alfa Romeo 1900 — четырехцилиндровый, с двумя верхними распределительными валами. С 1997 см куб. рабочего объема снимали 158 л.с. Сравним: серийный мотор объемом 1884 см куб. выдавал 90 л.с. Почти удвоенной мощности показалось инженерам вполне достаточно, тем более что кузова выглядели фантастически обтекаемыми. Увы, стоило «летающему блюду» набрать большую скорость, как — в соответствии с названием — оно норовило подняться в воздух. Словом, год участия в гонках не принес каких-либо обнадеживающих результатов, что же касается купе, то этот экземпляр вообще нигде не стартовал.

Год спустя проект Disco Volante подвергся радикальным изменениям. Машин стало четыре, и только одна из них теперь была оснащена четырехцилиндровым мотором. Взяв за основу его конструкции, инженеры сделали три шестицилиндровых двигателя рабочим объемом 2955 см куб., который затем увеличили до 3495 «куби-



ков». Лишь одно из «блюдец» сохранило авторский стиль маэстро Форменти, на трех других аэродинамику «подправили». Машины и на этот раз не порадовали создателей спортивными успехами. На гоночной судьбе «блюдец» было решено поставить крест, их стали использовать в качестве носителей экспериментальных двигателей. Всего на них обкатали с десятков моторов, и один из них, установленный на гоночном болиде Alfa Romeo 6С 3000 СМ, помог Хуану Мануэлю Фанхио прийти вторым в ралли «Милле Милья» 1953 года. Фанхио еще раз отличился на этом автомобиле, выиграв в том же году первый Гран-При Суперкортемаджоре в Мерано.

Один из наиболее ярких эпизодов истории Touring — продажа компании Aston Martin лицензии на технологию superleggera: ее использовали в моделях DB4, DB5 и Lagonda. В 1967 году в связи с тяжелым финансовым положением компания Touring прекратила свое существование.

Сегодня Disco Volante можно увидеть в двух итальянских музеях — в фирменном собрании Alfa Romeo в Милане и в музее имени Карло Бискаретти ди Руффиа в Турине. Туринский «пришелец из космоса» оснащен 3,5-литровым шестицилиндровым мотором мощностью 246 л.с. при 6500 об./мин., с пятиступенчатой коробкой передач, весит всего 760 кг (superleggera!). Такая машина развивала 225 км/ч.

Ажиотаж вокруг НЛО в конце концов поутих. Мы уже относимся к ним почти как к данности. И вообще, как говорил подвыпивший герой рязановской «Карнавальная ночь», есть ли жизнь на Марсе, нет ли — какая разница? Главное, на Земле по этому поводу построили несколько вполне осязаемых объектов, раздвинувших границы нашего воображения.

Фото АВТОРА.



100 Millionen Autoradios 1932 – 1999

ТЕХНОСИЛА

Н. "Шелковская" ул. Монтанья, д.7
Н. "Кутявская" пл. Посады, д.1
Н. "Кавенская" ул. Прасоловская, д.10/10
Н. "Спасская" ул. Дзержинская, д.1
Н. "Текстильная" ул. Лодовская, д.27/1
Н. "Воскресенская" Простынский пер. д.14
Н. "Краснодарская" ул. Краснодарская, д.22/24
Н. "Малославская" ул. Ядровская, д.30
Н. "Калужский мост" ул. Лодовская, д.4
Н. "Саволовская" ул. 2-я Киевская, д.15-17

СПРАВочная СЛУЖБА:
(095) 966-01-01, 966-10-01

ДИАН электроникс

Н. "Дзержинский" ул. Дзержинский, 17, этаж 1
Н. "Медовый" ул. Старо-Курган, 20
Н. "Тележная" ул. Марксистская, 8
Н. "Жуль-Столбовая" Ленинградский проспект, 4
Н. "Куржеская" ул. Мещинская, 4
Н. "Новосибирская" ул. Новосибирская, 14/10
Н. "Воскресенская" ул. Мещинская, 28
Н. "Саволовская" ул. Коммунар, 17

Бесплатная информационная служба:
(095) 916-0010

