

Теория мечты | Theory of a Dream

Автор: Юрий Бугаев, [Женева](#) , 19.07.2012.



Франк Сбарро в своей игрушке (Все фото Sbarro/Peter Vann)

Вниманию автолюбителей – рассказ о широко известной в узком кругу специалистов швейцарской марке Sbarro.

|
The history of the unusual Swiss car brand "Sbarro".
Theory of a Dream

Каждая страна, производящая автомобили, наделяет их своими национальными особенностями. Италия – дизайн, Франция – шарм, Германия – основательность и

надежность, Корея – стремительный рост, Япония – высокая технологичность... И при этом, вопреки всем существующим стереотипам, именно за нейтральными швейцарцами закрепились в автомобильном мире репутация отъявленных фантазеров, возмутителей спокойствия и бунтарей.

При всем буйстве автокрасок и, казалось бы, полном насыщении вкусов и предпочтений возник и удержался островок под названием «швейцарский hand made»: «автомобилестроители из Швейцарии» сумели создать собственную лигу, в которой и играют вот уже которое десятилетие.

О студии Rinspeed мы уже [рассказывали](#) – теперь пришла очередь Sbarro.

Франческо Зефферино Сбарро, известный больше как Франко Сбарро, родился в 1939 году в Италии и довольно рано стал интересоваться всем, что было способно передвигаться. Его тяга к механике привела к тому, что в 1957 году он, закончив учебу в Лечче, перебирается в Швейцарию и начинает работать механиком. Через два года упорного труда он покупает маленький гараж – и уже в 1959-м появляется первая собственная работа: ею стало шасси, которое синьор Франческо задумывал как основу для гоночного автомобиля. Несущий трубчатый каркас, 2-литровый V6 от Lancia... Первый опыт не был удачным, но Сбарро работал дальше. К 1965 году был готов первый полноценный автомобиль с кузовом собственного производства – им стало Coupe Filipinetti 1. Под капотом оказался 1.6-литровый мотор Volkswagen, вес – 800 кг, «максималка» – 160 км/ч. Учитывая, что машина, созданная в единичном экземпляре, обошла по этому показателю свой вполне конвейерный прообраз – а им был Volkswagen Karmann Ghia – Сбарро вполне можно было поздравить с первым серьезным успехом. На тот момент парню было 26 лет...

Кстати, название машины позволяет понять, откуда взялись средства на постройку штучного автомобиля: Филипинетти – это семья, для которой он и был построен. Их интерес к работе Сбарро объяснялся очень просто: автомобили были им близки, ведь с начала 1960-х и до середины 1970-х годов они под своим именем владели командой Формулы-1. Кроме того, с 1968 по 1973 год Филипинетти были представлены еще и в Ле Мане...

Но вернемся к нашему герою. В 1968 году работа на «гоночную» семью заканчивается, и в апреле, в помещении заброшенной табачной фабрики, Франко Сбарро открывает свое собственное предприятие – ACA (Atelier de Construction Automobile). Первым детищем ACA стал Dominique III: машина была выпущена в том же 1968 году и оснащалась 4.7-литровой V-образной «восьмеркой» от Ford GT40. Название было желанием заказчика: тот захотел дать машине имя своей невесты. «Хорошо» – сказал Сбарро. И добавил цифру «III» – она означала третий по счету созданный им автомобиль...

В 70-х работы Сбарро показывают, насколько прав был Жорж Филипинетти, увидевший в молодом Сбарро большой потенциал и давший ему работу в своей гоночной команде. Начало десятилетия проходит под знаком разработок со спортивным характером, а в 1974 на Женевский автосалон ателье привозит репликар BMW 328 – т.е. современную версию классической модели 1936 года. Покупателям предлагается несколько вариантов исполнений, отличающихся двигателями, колесной базой, размером колес и тормозами... «BMW из Швейцарии» настолько понравился покупателям, что дебютант Женевы-74 будет производиться на

протяжении 10 лет!

В 1975 симпатию публики, посетившей Парижский автосалон, завоевал концепт Stash, интерьером которого занимались дизайнеры Пьера Кардена. В следующем году Sbarro выдал мини-шедевр: «приучать детвору к хорошему нужно с детства!» - решили там... и вслед за дебютом «реплики» BMW 328 сделали baby's версию машины! Представьте только: пространственный несущий каркас, 50-кубовый 2.4-сильный одноцилиндровый моторчик, позволявший развивать скорость до 35 км/ч, 2-ступенчатая(!) КПП, переключения в которой происходят автоматически в зависимости от крутящего момента, электрический стартер, независимая подвеска всех колес, барабанные тормоза на задней оси - и возможность заказать кожаную отделку салона. Кое-кто из производителей настоящих автомобилей в 1976-м мог позавидовать такому уровню технических решений!

В конце 70-х творческий поиск продолжается - и к спорткарам, ретро-автомобилям и детским машинкам добавится мелкосерийный люксовый внедорожник для арабских шейхов и Function Car - 7-метровый офис на колесах, который построят на базе Cadillac.

1980-е проходят под рев высокомошных моторов. Среди наиболее известных работ Sbarro того периода - трехдверный хетчбэк Super Twelve 1982 года с 12-цилиндровым мотором (рядный мотор получили из двух 1.3-литровых мотоциклетных 6-цилиндровых установок Kawasaki) и его наследник Super Eight с 3-литровым V8 от Ferrari; купе на базе Mercedes S-Class в 126-м кузове с дверями «крыло чайки» и безумный Volkswagen Golf 300S с 310-сильным 4.5-литровым V8 Porsche.

В 1989-м, когда Sbarro показывает Osmos, становится понятно: накопленного опыта уже столько, что конструкторы пытаются усовершенствовать... колеса! И самым простым, по их мнению, было отказаться от ступицы в пользу обода особой конструкции...

В общем, когда в 1992-м начинает работать дизайнерская школа Sbarro, это становится следующим логическим шагом в развитии предприятия синьора Франческо. Благо, и опыт, и технические возможности позволяют почти все. Взять, к примеру, полноприводный универсал Alfa Romeo 155 Q4: его никогда не было в производственной программе миланцев. Но в 94-м в Женеве можно было видеть такую машину - и создали ее именно в школе Sbarro. А как на счет Renault Megane V6? Проведите аналогию с Clio V6 - и не ошибетесь: силовой агрегат в обоих случаях переехал из-под капота за передние сиденья. Выпускался Megane V6 серийно? Нет. Но есть ли такой автомобиль в портфолио Sbarro? Конечно!

До середины 2000-х объектом пристального внимания этого предприятия стали серийные модели: хлесткие изменения, которые вносились Sbarro, мгновенно делали из продукта конвейерной сборки чуть ли не топ-модель для подиума! Взять хоть Seat Leon Coupe 2001-го, хоть Citroen GT-C1: эксперименты с компоновкой (все та же трансплантация моторов из-под капота в салон), смелые импровизации с кузовными деталями - в общем, все это очень живо напоминает то первое Coupe Filipinetti, ставшее в середине 60-х удачным результатом творческого поиска Франко Сбарро.

Да и работы последних лет доказывают, что способность мечтать никуда не делась: как давно вы видели новинку с двигателем о 12-цилиндрах с оппозитным расположением? Правильно, это было в 2009-м - старый-добрый 450-сильный 5-

литровый «боксер» Ferrari родом оказался в моторном отсеке Lista Office. Старо? Ну, кому как – в Sbarro всегда умели ценить историю. Если же Вам так хочется ультра-современности и инноваций – пожалуйста: Two for 100, работа 2011 года. Вновь эксперименты с колесами, акцент – на малом весе (не более 500 кг), аэродинамике и экономичности. Последняя, кстати, и дала название машине: «два на сотню» - не что иное, как расход топлива 600-кубового моторчика. Мечты ведь могут быть не только многолитровыми да с сотнями «лошадей» под капотом...

А теперь вернемся к вопросу, которым задались вначале: так все же, каким образом дуэт автомобильных ателье из Швейцарии – Rinspeed и Sbarro – сумели сначала создать, а потом удержаться в собственной нише? Думается, что секрет – в возможностях, которые предоставляет страна, помноженных на непоколебимую веру в собственную мечту.

Source URL: <https://dev.nashagazeta.ch/news/13889>