

# ГАРАЖ

НА СТОЛЕ

ISSN 2218-5208

№2(10)

2012

ЖУРНАЛ О МАСШТАБНЫХ МОДЕЛЯХ АВТОМОБИЛЕЙ  
[www.garajna stole.ru](http://www.garajna stole.ru)

## FERRARI ENZO

КРАСОТА ПО-ИТАЛЬЯНСКИ

СТР. 28



Cadillac ECTO-1  
Hot Wheels Elite

Cadillac Jacqueline  
В. Пивторак (EMC)

СПМ-2 «Тигр»  
Мастерская «Скейл»

Lancia Stratos  
Легенда без продолжения



12002



520007

772218

9

Шасси 57473 после реставрации



Шасси 57591 после реставрации



же претерпел некоторые изменения – его занизили за счет применения сухого масляного картера. Изменения коснулись и корпусов фар. Этот автомобиль был заказан лордом Виктором Ротшильдом. В 1939 году на автомобиль был установлен компрессор и присвоено наименование Type 57SC. Индекс «С» – от французского слова *compresseur* (компрессор). Лорд Ротшильд продал автомобиль в 1941 году, и после войны он попал в руки американцев.

Затем он перешел к Бобу Оливеру из Лос-Анджелеса, который занялся переделками автомобиля. Он увеличил размеры задних окон, несколько раз перекрашивал его в разные цвета. В 1971 году на аукционе Sotheby's в Лос-Анджелесе автомобиль был приобретен коллекционером и президентом американского клуба Bugatti Питером Д. Уильямсоном за \$59.000. Уильямсон потратил несколько лет на восстановление машины в соответствии с оригинальным состоянием 1936 года. В 2003 году на конкурсе Pebble Beach автомо-

он отличался блестящими накладками на передней части задних крыльев и отсутствием молдингов на боковых вентиляционных сетках капота. Он принадлежал фирме Bugatti. На нем ездили заводские гонщики Уильям Гровер, Робер Бенуа и сам Жан Бугатти. В 1936 году в Монлери на этом автомобиле был установлен рекорд скорости, а в 1937 году он демонстрировался на выставке в Ницце. Во время Второй мировой войны этот автомобиль бесследно исчез.

Третий автомобиль был зарегистрирован 9 декабря 1936 года как Atlantic 57S. Когда в 1936 году при попытке перелететь Атлантический океан погиб друг Жана Бугатти, известный пилот Ж. Мермоз, Жан изменил название машины на Atlantic в память о погибшем друге. Шасси № 57473 с двигателем №10S. Первоначальный цвет автомобиля – черный. Приобретен парижанином, неким Жаном Хольцшухом. В 1937 году он вернул машину обратно на фабрику в Мольсхайм. Машина оставалась на фабрике Bugatti до 1939 года, где под-

верглась некоторым переделкам. Была изменена форма задних крыльев, корпуса фар были также изменены, на двигатель установили компрессор, после чего обозначение ее изменилось на Atlantic 57SC. Цвет машины был изменен с черного на «электрик». В 1952 году автомобиль был перекрашен в серый цвет с синим оттенком и приобретен некой Маргаритой Шнайдер. В 1955 году машина попала в серьезную аварию, после чего была продана как металлолом. В 1965 году все, что осталось от машины, купил энтузиаст автомобилей Bugatti Поль-Андре Берсон и потратил десять лет на ее восстановление. По существу, Берсон сделал реплику и продал ее коллекционеру Николаю Сейду, оставив себе многие оригинальные детали, надеясь когда-нибудь построить еще один такой автомобиль. В конце концов, все оригинальные детали сошлись в мастерской реставратора Пола Рассела. Расселом была проведена кропотливая работа по восстановлению автомобиля в первоначальном виде. В 2010 году автомобиль был представлен публике в Калифорнии, на знаменитом мероприятии олдтаймеров Pebble Beach.

Четвертый и последний из заказанных автомобилей был зарегистрирован 3 мая 1938 года как Atlantic 57S. Шасси № 57591 с двигателем № 39S. Он был приобретен господином Р.В. Поупом из Лондона. Оригинальный цвет

Модель отреставрированного автомобиля с номером шасси 57591



бил признан лучшим в шоу. В мае 2010 года он побил аукционный рекорд; был продан за сумму около \$34 млн. В настоящее время машина демонстрируется в Mullin Automotive Museum.

Второй автомобиль был зарегистрирован 3 октября 1936 года под названием Aero 57SC. Шасси № 57453, двигатель № 2SC, то есть с нагнетателем. Цвет кузова черный со светлой обивкой из свиной кожи. Внешне от предыдущего

Макет двигателя оживляют медные трубки топливной и масляной систем и высоковольтные провода в тканевой оплетке



Съемная крышка запасного колеса позволяет рассмотреть «запаску» в мельчайших подробностях



машины – французский синий со светлым интерьером из свиной кожи. Чуть позднее на двигатель был установлен компрессор. Машина прошла через множество рук, пока в 1988 году ее не приобрел нью-йоркский модельер и большой любитель старинных автомобилей Ральф Лорен. Он попросил реставратора Пола Рассела восстановить автомобиль самым тщательным образом, что тот и сделал всего за два года. Единственное отличие от оригинала – черный цвет машины, как, впрочем, и у всех автомобилей Bugatti в коллекции Ральфа Лорена. В 1990 году на Pebble Beach Concours d'Elegance автомобиль Bugatti Type 57SC Atlantic с шасси № 57591 стал лучшим в шоу.

#### РЕПЛИКА

Сейчас известно пять реплик автомобилей Atlantic. Многие фирмы-производители игрушек делают модели этого автомобиля в разных масштабах.

**Модель Bugatti 57SC Atlantic в масштабе 1:18. Качество модели на уровне других копий компании СМС. Пропорции кузова практически полностью соответствуют пропорциям настоящего автомобиля**

Модель оригинального автомобиля с номером шасси 57591



поскольку вызвано технологическими особенностями при изготовлении модели. В остальном все детали модели идентичны настоящему автомобилю. Мелким деталям уделено большое внимание, они тщательно проработаны. Хорошо симметрированы стыки панелей крыши, капота, крыльев, четко видны все заклепки. Облицовка радиатора

**В салоне радуется панель приборов и обтянутые кожей внутренние панели дверей**

Сегодня познакомимся с копией, выпускаемой фирмой СМС в масштабе 1:18. Пропорции кузова модели соответствуют пропорциям настоящего автомобиля за исключением мелких недочетов. Например, ободки фар хотелось бы видеть более изящными. Небольшое несоответствие, касающееся формы кузова, можно заметить только в конфигурации боковых окон. Верхний передний угол более округлый, нежели у настоящего автомобиля. Чуть широкваты рамки как боковых, так и ветровых окон, но это неточностью не является,

и боковины капота имеют настоящие сетки. Умиляют работающие замки капота, открывающиеся пробка радиатора и пробка бензобака. Открываются и вентиляционные лючки перед ветровыми окнами. А вот крышка запасного колеса сделана без петли и все время сваливается. Хотя само запасное колесо сделано прекрасно, с изящными спицами. Многие детали выполнены из листового металла, что придает модели ощущение натуральности. Самая крупная из них – защитный кожух днища. Шины имеют положенную им маркировку. Спицованные колеса закрыты металлическими защитно-декоративными колпаками. Центральные колесные гайки типа Rudge Whitworth тоже сделаны из металла. Отлично и натурально смотрятся рессоры, собранные из отдельных листов, тросики привода тормозов и другие детали. Под капотом макет двигателя оживляют медные трубки топливной и масляной систем, от трамблера к свечам зажигания проложены провода высокого напряжения в тканевой оплетке.

Заглянем в салон. Здесь, в первую очередь, радуется панель приборов со всеми переключателями и приборами в хромированных ободках. На потолке есть плафон освещения салона. Если аккуратно подцепить поручень спинки кожаного сиденья и откинуть его вперед, то можно разглядеть кожаные ремни багажного отделения. Кожей обиты и внутренние панели дверей. Форточки в дверях открываются.

Можно смело сказать, что модель вполне достойна своего загадочного прототипа.

Сергей Рохлин  
Фото: Михаил Тормаков  
и из архива автора