

# «Бьянки» – прекрасные итальянки

*В сознании среднестатистического гражданина современная автомобильная промышленность ассоциируется в первую очередь со знаменитыми фирмами из Германии, США и Японии. Затем, наверное, мы вспомним об Англии и Франции. И уж где-то в конце списка, наряду с Чехией и Швецией, в памяти всплывет Италия. Но если сейчас, в начале XXI века, страна на Аппенинском полуострове является своеобразным аутсайдером мирового автопрома, то в начале века минувшего все было не так.*

## Успехи итальянцев

В 1908 году журнал «Автомобиль» писал: «В последнее время итальянцы все более и более стараются затмить своими успехами французских конструкторов. Все крупные гонки 1907 года выиграны итальянцами, которые не жалеют сил и средств на завоевание мирового рынка». Это было тем удивительнее, что фирмы Италии позже вступили в ряды автопромышленников. Однако итальянцы активно заимствовали достижения передовых фирм того времени, прежде всего французских.

Вновь позволю себе процитировать журнал начала XX века: итальянцы, говорится там, «смогли выбрать для себя все то, что на практике оказалось отвечающим своему назначению и избежать тех заблуждений, в которые невольно впадали французы и немцы по новизне дела». Считалось, что с точки зрения внешнего вида прототипом итальянских моделей того времени послужил крайне удачный немецкий

автомобиль фирмы «Даймлер», получивший имя «Мерседес». При этом внутренняя начинка соответствовала лучшим французским образцам.

Производство автомобилей было налажено при помощи американских инженеров и велось на американском же оборудовании. А организации труда итальянцы обучались у англичан. Так что итальянский автопром начала минувшего столетия взял все лучшее у своих предшественников. И уже к 1910 году итальянские производители заняли заметное место на мировом рынке. Характерно, что 80% (данные на 1908 год) произведенных в стране автомашин шло на экспорт.

## От велосипеда до автомобиля

Одним из наиболее раскрученных тогдашних итальянских брэндов был «Бьянки». Фирма была основана в Милане в 1885 году молодым инженером и конструктором Эдоардо Бьянки. Начал Бьянки с велосипедов. Он быстро сделал себя имя в Италии,



внеся важные усовершенствования в конструкцию, превратившие примитивный «самокат» в современный велосипед. Именно ему итальянцы приписывают внедрение цепной передачи, пневматических шин и тормозов. И хотя англичане оспаривают первенство Бьянки, несомненно, что в Италии его велосипеды в то время были, безусловно, лучшими.

Крупным успехом фирмы стала демонстрация своей продукции представителям итальянской королевской семьи. Специально для королевы Маргариты, изъязвившей высочайшее желание лично опробовать новое транспортное средство, был изготовлен велосипед с рамой без верхней трубы, позволявший женщине садиться в седло в юбке, то есть не нарушая норм приличия того времени. Так Бьянки создал первый дамский велосипед, моментально ставший популярным во всем мире.

В 1900 году Эдоардо Бьянки решил попробовать себя в автомобильной промышленности. Как и все итальянцы, он начал с копирования французских моделей. Ранние модели «Бьянки» (самая первая носила имя «Бьянкина») представляли собой легкие машины с одно- и двухцилиндровыми французскими моторами «Де-Дион» на трубчатой раме с карданным приводом ведущих колес. А вскоре фирма вполне освоилась в новой сфере и перешла к изготовлению оригинальных моделей.

## Золотой век «Бьянки»

Войдя в клуб ведущих автопроизводителей Италии, «Бьянки», тем не менее, находилась в тени более известных фирм, таких как ФИАТ

и «Изотта-Фраскини». Автомобили «Бьянки» не смогли выиграть ни одной крупной гонки, в отличие от велосипедов, которые регулярно брали первые призы. Отсутствовали у фирмы и прорывные технические решения – с велосипедами Эдоардо Бьянки управлялся куда лучше.

Однако и без этого начало XX века стало для фирмы по-настоящему золотым веком. Достоинством «Бьянки» считалась чрезвычайная простота ее автомобилей. Конструкторы фирмы – а среди них был, например, Джузеппе Мерози, позже прославившийся работой на «Альфа-Ромео», – стремились сделать свои машины максимально простыми и совершенными. Шасси «Бьянки» (напомню, в те годы завод предлагал только шасси с мотором, а кузов покупатель заказывал отдельно) считались очень красивыми, заметно выделяясь из массы французских и особенно английских автомобилей. Таким образом, стремление итальянских дизайнеров создавать красивые автомобили, характерное для наших дней, начало проявляться уже в те годы.

Автомобили «Бьянки» быстро завоевали себе славу одних из лучших не только в Италии, но в Европе и даже в США. Не стала исключением и Россия. У нас эксклюзивным представителем «Бьянки» стала петербургская фирма «Победа». Итальянская фирма, которую в России называли, согласно принятым тогда нормам транслитерации, «Бианки» (а на письме это выглядело как «Біанки»), позиционировалась как «знаменитый итальянский завод, который состоит поставщиком короля Италии». А отличительными качествами моделей фирмы в России считались быстрходность и... бесшумность.

## Война – счастье или несчастье?

В 10-е годы XX века Европа вступила в полосу войн, самой страшной из которых стала Первая мировая.



## «Бьянки» без Бьянки

В 1946 году Эдоардо Бьянки погиб – как и полагается человеку из автобизнеса, в дорожной катастрофе. Его сын, Джузеппе Бьянки, получил непростое наследство – один из заводов фирмы был разрушен при бомбардировке. Да и общая ситуация в стране не благоприятствовала возобновлению производства легковых машин. «Бьянки» сконцентрировалась на ве-

Италия первой из великих держав приняла участие в этом безумии, начав в 1911 году войну с Османской империей. А в 1915 году итальянская армия вступила и в Первую мировую на стороне Антанты, оказавшись в 1918 году в числе победителей.

Фирма «Бьянки» рассчитывала заработать на этих событиях, подготовив для королевской армии ряд технических новшеств. Наиболее популярным стал велосипед, оснащенный широкими шинами и тормозами на оба колеса, активно применявшийся в войсках на всех театрах боевых действий. Кроме того, Эдоардо Бьянки организовал поставку броневых автомобилей, оснащенных двумя пулеметами, один из которых размещался в башне. Впоследствии эта схема была заимствована другими производителями бронетехники, оказав, в конечном счете, прямое влияние на компоновку современного танка.

Однако военные призывы «Бьянки» были буквально съедены кризисом, охватившим Европу вообще и Италию, в частности, после долгожданной победы. Ставка на дорогие красивые машины, характерная для довоенной поры, была бита. Фирма перешла на выпуск более дешевых моделей – S-5, затем S-8 и S-9. Для популяризации брэнда фирма вновь вернулась в автогонки – и вновь безуспешно. Заметно уступая по продажам ФИАТу и «Лянче», «Бьянки», тем не менее, прочно держалась на рынке легковых машин.

А в 1940 году Италия вступила во Вторую мировую войну. Производство легковых автомобилей на заводах «Бьянки» было свернуто. Вместо них производили армейские грузовики, мотоциклы, велосипеды и другую продукцию, востребованную армией.

лосипедах, которыми успешно занимается по сей день, и мотоциклах.

Последней реинкарнацией производства легковых машин с таким именем стало создание в благополучном 1955 году проекта под названием «Аутобьянки». Он представлял собой совместное детище «Бьянки», ФИАТа и «Пирелли». По сути, новая фирма представляла собой отделение ФИАТа для производства дешевых автомобилей и не имела ничего общего с довоенной стратегией Эдоардо Бьянки, строившего дорогие машины для состоятельных людей. Доступная «Бьянкина» (ее название – дань памяти первой модели фирмы Эдоардо Бьянки), сменившая ее «Примула» и родстер «Стеллина» базировались на узлах и комплектующих ФИАТа. Не



изменилась ситуация и в следующем десятилетии. А в 80-е использование брэнда «Аутобьянки» ограничивалось только Италией. Идущие на экспорт машины позиционировались как «Лянча». В 1992 году закрылся завод в Децио, производивший «Аутобьянки», а в 1996 году брэнд перестал использоваться, не дожив нескольких лет до столетнего юбилея.

Денис Алексеев, к.и.н.

