

Государственное образовательное учреждение высшего профессионального образования  
«Московский государственный лингвистический университет»

Переводческий факультет  
Кафедра перевода английского языка

**дипломная работа**

на тему

Гипонимические преобразования в научно-популярном тексте (на материале перевода с английского языка на русский фрагмента книги Джонатана Вуда «История спортивных автомобилей – с момента их появления и до наших дней»)

по специальности 031202 «Перевод и переводоведение»

**Автор:** студент 502 а/фр группы  
Манераки Е.В.

**Научный руководитель:**  
старший преподаватель  
Напреенко Е.А.

**Рецензент:**  
кандидат филологических наук  
Шеин А.И.

Москва 2011

## Содержание дипломной работы

### А. Теоретическая часть:

|   |    |
|---|----|
| I. Введение.....  | 2  |
| II. Основная часть:   |    |
| 1. Понятие научно-популярного текста.....   | 3  |
| А) Основные характеристики.....   | 3  |
| Б) Категории научно-популярного текста.....   | 5  |
| 2. Явление гипонимии.....   | 8  |
| А) Общие характеристики.....  | 8  |
| Б) Частотность распространения гипонимии в английском и русском язы-<br>ках.....  | 12 |
| 3. Гипонимические преобразования как переводческий прием.....   | 15 |
| 4. Типология гипонимических преобразований.....   | 17 |
| 5. Анализ гипонимических преобразований на материале книги «История<br>спортивных автомобилей – с момента их появления и до наших<br>дней»..... | 19 |
| III. Заключение.....  | 36 |
| IV. Библиография.....   | 38 |

## **Введение**

Данная работа посвящена проблеме гипонимических преобразований в научно-популярном тексте. В основе таких преобразований лежат гипогиперонимические отношения – один из видов универсальных парадигматических отношений между словами. То есть, как переводческий прием гипонимические преобразования противопоставлены гиперонимическим преобразованиям.

Проблемами гипонимии и гиперонимии занимались многие лингвисты. Существует несколько типологий гипогиперонимических отношений. В основном эти классификации затрагивают лексико-семантический уровень и состоят чаще всего из имен существительных, хотя гипонимические преобразования могут выходить за рамки слова и применяться на уровне словосочетания.

Использование гипонимических преобразований при переводе рассматривалось лингвистами в основном на примерах из художественных текстов и из материалов газетной публицистики. Автор данной работы решил взять для исследования научно-популярный текст.

Для написания курсовой работы нами была выбрана энциклопедия по истории спортивных автомобилей *The Ultimate History of Fast Cars*, написанная британским автором Джонатаном Вудом. Название было переведено следующим образом: «История спортивных автомобилей – с момента их появления и до наших дней». Данное произведение относится к научно-популярному подстилю научного стиля. В нем прослеживаются основные черты, характерные для стиля: строгая логическая последовательность высказываний, развернутость высказывания, более или менее строгое деление на логические отрезки (абзацы), устоявшийся характер образности речи (метафоры, сравнения, перифразы и другие средства эмоционального воздействия берутся из общего языкового фонда выразительных средств).

В тексте также встречаются термины, большинство из которых имеют прямые соответствия в русском языке.

Хотя текст не представляет особой трудности для переводчика, в нем встречаются – и довольно часто – моменты, требующие комментария по использованию гипонимических преобразований.

В данной работе мы дадим определение и характеристику научно-популярного текста, перечислим его основные категории, которые, на наш взгляд, важно учитывать при переводе, определим понятие «гипонимические преобразования», представим их типологию, а также рассмотрим примеры их использования в данном научно-популярном тексте и по возможности (насколько это позволит сделать рассматриваемый текст) дадим комментарии по их применению.

### **Понятие научно-популярного текста: основные характеристики**

Поскольку материалом для данной работы послужил фактически сборник научно-популярных статей, посвященных автомобилям, нам следует для начала четко уяснить, что же понимается под выражением «научно-популярная литература».

В нашем исследовании мы будем опираться на определение, данное в «Большой Советской Энциклопедии»: это «произведения о науке и её творцах, предназначенные для неспециалистов в данной области знания». Действительно, одной из особенностей текстов научно-популярной литературы является сообщение научного знания в «доступном для восприятия адресатом-неспециалистом форме» [8. С.14] «В научно-популярном тексте описываются явления реального мира с целью формирования ценностной ориентации читателя, и отражается оценочная информация, которая воздействует на его оценочные стереотипы с целью его убеждения, побужде-

ния к действию <...> В научно-популярных текстах различают два основных типа речевых воздействий – воздействие через информирование и воздействие через убеждение. <...> Компонентами воздействия через информирование выступают речевые действия, заключающие в себе сообщения и суждения. Воздействие через убеждение связано с активизацией различных форм внутренней когнитивной информации – мнений, установок и т.д.» [там же]. «Эффект воздействия, как изменение уровня знаний, ценностной ориентации реципиента, может быть достигнут благодаря тому, что сообщаемая информация вызовет у адресата вопросы о причинах и следствиях рассматриваемого факта, желание побольше узнать о нем из специальной литературы, или станет предметом последующей дискуссии в печати.» [6. С.119]. Для этого вводимая в текст информация организуется «в форме сообщения, констатации, утверждения, аргументации, сравнения, обобщения, доказательства, опровержения и т.д.» [там же]. Ориентируясь на читателя-неспециалиста, автор стремится изложить знания различных областей науки и техники максимально просто. При этом учитываются фоновые знания адресата, прогнозируется его возможная реакция. «Автор и читатель научно-популярного текста выступают как неравнозначные собеседники – автору текста необходимо: привлечь внимание читателя, заинтересовать его, информировать его, постоянно контролировать процесс получения им информации, формируя при этом его оценку текста таким образом, чтобы адресат – пассивный, незаинтересованный участник коммуникации, навязываемой ему автором текста, – воспринял ее как свою собственную.» [24. С.11-12].

В лингвистическом плане подобные тексты характеризуются использованием в них разговорной лексики, притяжательных местоимений, элементов речевой образности – метафор, сравнений, эпитетов. Кроме того, в подобных текстах широко используется лексика терминологического характера, обозначающая конкретные и абстрактные понятия науки.

Что касается синтаксиса, то в подобных текстах преобладают простые неосложненные предложения, часто встречаются предложения с причастными и инфинитивными группами, парантезой, распространенными определениями.

Часто очень важную роль в научно-популярных текстах играют невербальные средства: упрощенные чертежи, графики, диаграммы, таблицы, рисунки, фотографии и т.д. Однако нас, конечно же, в первую очередь будет интересовать использование вербальных средств.

### **Категории научно-популярного текста**

При рассмотрении вербальных средств научно-популярного текста необходимо использовать понятие категории. Это понятие является очень важным для нашего исследования, поскольку может быть напрямую связано с явлением гипонимии, которое мы будем подробно рассматривать далее. Категория - высшее родовое понятие, обозначающее какой-нибудь наиболее общий, отвлеченный разряд явлений, предметов или их признаков [22.]. Н. И. Христофорова применительно к научно-популярному тексту рассматривает категории информативности, модальности, интерперсональности, образности, гипотетичности, адресованности [24. С.7]. Все эти совокупности лексико-грамматических средств текста, по ее мнению, ориентированы на достижение общедоступности изложения.

**Категория информативности** - предельно широкая и «всеобщетекстовая» категория, предполагающая универсальное свойство любого текста – нести информацию [10. С.29]. «Именно эта категория определяет существование остальных категорий – уже определенных, и тех которые еще будут выявлены. Ведь информация – объективная, субъективная, эмоциональная, интеллектуальная, художественная, нехудожественная – является материальной основой любого текста.» [24. С.7]

Н.И. Христофорова рассматривает категорию информативности научно-популярных текстов как категорию, расположенную между двумя полюсами – нулевой и концептуальной информативности. Каждый научно-популярный текст содержит новую информацию, однако от читателя не требуется глубокого анализа текста для ее выявления. «Поэтому авторы таких текстов апеллируют к тому, что значимо, интересно, предпочтительно для читателя, что определяет его действия и устремления к тому, что для него важно» [24. С.8].

**Модальность** – грамматическая категория, обозначающая отношение содержания речи к действительности [22.]. Н.И. Христофорова определяет эту категорию немного иначе: это «функционально-семантическая категория, выражающая отношение говорящего к действительности (объективная модальность – обязательный признак любого высказывания) или отношение говорящего к сообщаемому (субъективная модальность – факультативный признак)» [24. С.8]. При этом она отмечает необходимость учитывать условность этого противопоставления.

Модальность очень важна для создания научно-популярного текста – ведь отношение читателя к описываемым событиям формируется через отношение к ним автора. При этом его мнение не навязывается – читатель волен трактовать оценку автора по-своему.

Так как информация, подаваемая в подобных текстах, характеризуется точностью и обобщенностью, как правило, модальность таких текстов является объективной. Однако встречается в них и субъективная модальность – ведь автор, помимо прочего, пе

редает свои ощущения и впечатления от написанного им.

**Категория образности** – «такое употребление языковых единиц, при котором возникает семантическая двуплановость» [6. С.7], закрепленная в стилистических приемах метафоры, сравнения, метонимии, синекдохи и др. [там же].

Образные средства используются в текстах самых разных стилей. В научно-популярных текстах ими часто заменяют термины, которые могут вызывать осложнение у читателя. «Образное словоупотребление – не просто альтернативный способ выражения того, что обычно выражается терминами: часто содержание, передаваемое образными средствами, невозможно адекватно передать с помощью терминов, т.е. научное мышление специалиста отражается в образной речи автора научно-популярного текста и, через нее, в сознании читателя-неспециалиста.» [24. С.9]

Для реализации **категории гипотетичности** в тексте автор пользуется не одним, а целым блоком разноуровневых языковых средств с общим значением, обычно сочетая их в рамках одного высказывания. Не является в полной мере текстообразующей категорией. Ведь автор лишь максимально подробно рассказывает читателю-неспециалисту о состоянии дел в какой-либо области науки, чтобы тот сформировал свое отношение к ней.

**Категория интерперсональности** – категория, несущая в себе «информацию о глобальной интерперсональности», персоналиях задействованных лиц и характере отношений между ними, а также «определяет исходную точку субъекта оценки» [19. С.132].

«Научно-популярные тексты ориентированы на высокую контактность изложения. Это своего рода внутренний диалог между автором и читателем.» [24. С.10]. Однако читатель в таком тексте не может быть выделен «в силу своей специфики. Это объясняется ... необходимостью придерживаться объективной оценки и беспристрастности при изложении материала ... и массовой обращенности таких текстов, что в принципе не допускает прямого обращения к адресату» [2. С.38-39], поскольку он для автора слишком многолик.

При анализе **категории интерперсональности** очень важна форма изложения информации в тексте. «Важной составляющей является категория лица, в зависимости от выбора которой автор либо является посредником и



интерпретатором информации текста (при повествовании от 1 лица), либо менее заметен для читателя (при повествовании от 3 лица) – тогда главным в тексте становится образ исследователя.» [24 С.10].

**Категория адресованности** – «отнесенность данного исследования к субъектной сфере ... с целью воздействия на него, побуждения к определенным, в том числе вербальным действиям. Значение адресованности, обращенности выражается разноуровневыми ... средствами: словообразовательными, лексическими, морфологическими, синтаксическими, стилистическими и интонационными» [25. С.28-32].

Автор научно-популярного текста (как и любого другого) не имеет возможности наблюдать за тем, как адресат будет воспринимать этот текст. То есть, исключается возможность суждения о реакции читателя. Поэтому автор сам формирует предполагаемую реакцию – так называемый «образ результата», ведь именно он читает свой текст первым. Именно этим и объясняется использование тех или иных вербальных и невербальных средств, которые, по мнению автора, позволяют читателю лучше понять текст. Иногда, увлекаясь, автор делает свою речь избыточной по набору языковых средств.

### **Явление гипонимии: общие характеристики**

Теперь от рассмотрения характеристик стиля, к которому относится переведенный нами текст, перейдем к теме гипонимии.

«Лексический строй всегда характеризуется определенным набором признаков, универсальных по отношению к внутренней организации лексики любого языка. <...> Но вместе с тем, о лексике можно в обобщенном смысле говорить как о системе номинативных единиц, служащей не только потребностям языкового общения, но и являющейся особой формой фиксации и передачи общественно-познавательного опыта от поколения к поколению в рамках лингвокультурной общности. В этом смысле лексико-

семантическая система каждого языка есть в конечном счете вполне «суверенное» образование с набором собственных дистинктивных признаков» [23. С.122–123]. Все технические средства языка, используемые при формировании понятий, придают этим понятиям «языковую окраску» [там же]. Поэтому, при переводе часто бывает тяжело передать коммуникативное намерение автора исходного текста, полностью реализовать его прагматический потенциал. Гипонимические преобразования – лишь один из приемов, используемых для этой цели.

Нами уже было замечено во введении, что в основе этих преобразований лежат гипо-гиперонимические отношения, один из видов парадигматических отношений между словами.

Как отмечает А.И. Шеин, «в отечественных научных работах гипо-гиперонимические отношения также обозначаются терминами интегративные или инклюзивные отношения включения/подчинения, а в иностранных исследованиях – *subordination/superordination*, *generalization/specialization*, *subset/superset*, отношение по формуле *ISA*, *class inheritance* и др.» [27. С.9] Однако вслед за ним мы будем придерживаться понятия «гипо-гиперонимические отношения», поскольку оно является наиболее распространенным в работах отечественных лингвистов и переводоведов.

Термин «гипонимия» изначально использовался в логике и был перенесен в лингвистику профессором Эдинбургского университета Джоном Лайонзом в 1963 году. «Принцип гипонимии позволяет нам, в зависимости от обстоятельств, выбирать более общие или более специфические слова; и это удобно для общения». [17. С.478] Он также отметил, что для обозначения того же явления нередко используется термин «включение» («...более специфического термина в сферу более общего термина» (там же), однако призвал отказаться от него вследствие его многозначности.

Следует отметить, что помимо отношений включения (вид-род) гипо-гиперонимические отношения часто приравнивают к отношениям «меронимии» или «партонимии».

При меронимии «подчиняющий общий термин является названием определенной ситуации, а подчиненные ему слова составляют тематический класс; элементы такого класса неравноправны, не могут быть - в изолированном виде - подставлены... вместо общего термина: *палец* не заменит *ногу*; такие слова называют неравнофункциональные элементы ситуации» [15. С.132]. А.И. Шеин понимает под гипо-перонимическими отношениями именно отношения «вид-род». Вслед за ним мы также будем рассматривать их именно как родо-видовые отношения.

Гипо-гиперонимические отношения также часто путают с отношениями синонимии. А.И. Шеин предлагает разграничивать их следующим образом: «Если в рамках ГГО (гипо-гиперонимических отношений) релевантными для различения слов являются именно дифференциальные семы, причем у гипонима и гиперонима имеется четкое различие в экстенционале, то в рамках синонимии релевантной становится общая стилистическая окраска, а дифференциальные семантические признаки и обозначаемые ими когнитивные различия нивелируются. Следовательно, при синонимии экстенционал оказывается одинаковым, равным экстенционалу доминанты данного синонимического ряда» [27. С.16]. То есть главное различие – в объеме обозначаемого понятия: для гипонимов и гиперонимов он разный, тогда как для синонимов - одинаковый.

При этом предложение с гипонимом и гиперонимом также будет неполноценным, в отличие от предложения с синонимами.

Хотя гипонимия считается фундаментальным отношением, некоторые ученые полагают, что оно может быть выделено в каждой из частей речи в отдельности. «Степень родо-видовой иерархии слов для разных частей речи различна. **Существительные** — дают типичную родо-видовую иерар-

хию, которая тем не менее не обладает слишком большой глубиной (не больше 5-8 уровней). Для **глаголов** в качестве родо-видового отношения выступает нечто иное, это отношение даже называется иначе — **тропонимия** (от греческого *τροπος* — способ). Для **прилагательных** и **наречий** родо-видовые отношения либо вообще не представлены, либо представлены без явной системы, лишь для некоторых групп...»[1. С. 5].

О.С. Габдрафиковой удалось показать, что гипо-гиперонимические отношения действительно являются одним из основных видов внутрисловной семантической связи, однако степень их распространенности сильно зависит от тематической отнесенности группы лексики. Проведенный ею анализ также выявил наличие таких отношений в рамках одного слова. Эти отношения формируют особые гиперо-гипонимические структуры, состоящие из нескольких ярусов. Иногда одной структуры бывает недостаточно. В таких случаях возникают так называемые кластеры, состоящие из нескольких структур. [9. С.42]

Одна и та же единица может быть выражена в разных языках разными средствами. Однако, говоря об уровнях реализации гипонимии, мы примем позицию А.И. Шеина, считающего, что это явление реализуется прежде всего на уровне понятий, а не на уровне лексики.

Теперь мы можем пояснить, почему для нас так важно учитывать категории научно-популярного текста при рассмотрении явления гипонимии. Дело в том, что, реализуясь на уровне понятий, гипонимия, как и любое другое подобное явление, чаще всего отражается в тексте при помощи вербальных средств, выбираемых автором произведения. Автор, таким образом, выполняет поставленную им же самим коммуникативную задачу – он воздействует на сознание читателя, формируя в нем определенное представление об описываемом им явлении или объекте. То есть гипонимия создает предпосылки для правильного (исходя из авторского замысла) представления той или иной текстовой категории. В зависимости от стиля текст

может обладать набором совершенно разных категорий, которые могут по-разному влиять на использование автором тех или иных вербальных средств. Поэтому переводчику крайне необходимо учитывать категории научно-популярного текста как факторы, влияющие на выбор средств адекватной передачи авторского замысла на языке перевода.

## **Частотность распространения гипонимии в английском и русском языках**

Теперь от определения основных характеристик гипонимии перейдем к рассмотрению частотности распространения данного явления в разных языках. В данной работе автора, конечно же, будут интересовать английский и русский языки.

Как отмечал В.С. Виноградов, «ГГО не проявляются во всех языках с одинаковой регулярностью и нередко в силу различных причин лексической единице оригинала могут соответствовать в переводе межъязыковой гипоним или гипероним, или гипонимическое/гиперонимическое соответствие» [7. С.100].

То есть понятия, которые являются недифференцированными в одном языке, в другом могут дифференцироваться, и это может обуславливать различия в структуре гипо-гиперонимических отношений в этих языках. Данное явление обусловлено универсальным языковым феноменом – *широкозначностью*. В литературе также используется другое слово для его обозначения – *эврисемия*. Широкозначность следует отличать от многозначности. «Многозначное слово обладает в языке несколькими значениями. В условиях речевого использования выбору одного из значений способствует контекст. Широкозначное слово, напротив, вне контекста однозначно, но это единственное значение соотносится с несколькими разными объектами мысли. Слово, таким образом, имеет широкую семантическую

референцию, его понятийный объем велик, а конкретное содержание уточняется (но не меняется!) в условиях речи, т. е. в контексте» [13. С.13]. Все уточненные значения, по сути, являются вариантами одного общего – широкого значения, реализация которого зависит от контекста и проходит так же, как и реализация одного из значений многозначного слова. При этом общее широкое значение слова остается неизменным.

Б.Д. Джоламанова, однако, выяснила путем сопоставления семантической структуры многозначных и широкозначных слов, что в структуре многозначного слова могут «сосуществовать как широкие, так и неширокие значения». По ее мнению, широкое значение часто входит в структуру многозначного слова в качестве содержательной стороны одного или нескольких его лексико-семантических вариантов, в которых заложены предпосылки для расширения объема понятия, лежащего в их основе.

А.И. Шеин особо выделяет также слова широкой семантики (СШС): «*affaire*», «*bid*», «*business*», «*case*», «*challenge*», «*pattern*», «*point*», «*stuff*», «*thing*» и т.д. «Они обозначают понятия, стоящие на высоком уровне обобщения, и имеют большую экстенциональную область (т.е. могут использоваться для номинации самых различных объектов). Вследствие этого, они достаточно часто употребляются в речи и, в результате, еще больше расширяют свой экстенционал, постепенно теряя дифференциальные признаки» [27. С.23].

Широкозначным словам также могут быть противопоставлены абстрактные слова. Для того чтобы уметь их различать, необходимо знать, по какому принципу они сгруппированы. За основу возьмем идею В.Г. Гака о разграничении двух направлений мыслительной деятельности человека – отвлечения и обобщения. Абстракция, или абстрагирование – «это мысленное выделение... какого-либо свойства предмета в отвлечении от других его свойств», например, белизна, объем [21. С.500-501]. «Обобщение – процесс мысленного перехода от единичного к общему, от менее общего к

более общему», например, мысленный переход от понятия «треугольник» к понятию «многоугольник», от понятия «механическая форма движения материи» к понятию «форма движения материи», от понятия «ель» к понятию «хвойное дерево» [21. С. 502].

Это означает, что полисемичные слова, где значения развиваются «по вертикали» в результате отвлечения, называют абстрактными, а слова, которые характеризуются развертыванием вторичных значений «по горизонтали» в результате обобщения, относят к широкозначным [10. С.75-76].

Матезиусу в своем исследовании удалось выяснить, что лексика в языках с аналитической структурой более абстрактна, чем в языках с синтетической структурой: “Roughly speaking, words in a language with a synthetic structure (such as Czech) usually have a more definite meaning than words in a language with an analytical structure (such as English or French) <...> A word in English usually has a wider and thus a less definite meaning than the corresponding word in Czech” [18. С. 18].

Я.И. Рецкер писал: «Сопоставление переводов с любого из западноевропейских языков на русский показывает, что сплошь да рядом вместо стилистически нейтральных слов подлинника в переводе появляются экспрессивно окрашенные русские слова» [20. С.133]. Им был выдвинут тезис о «более ярко выраженной экспрессивности» и «конкретности» русской лексики по сравнению с лексикой западноевропейских языков. «В большинстве случаев применение приема экспрессивной конкретизации в переводе сочетается с экспрессивным согласованием, т.е. с учетом ближайшего, а нередко и широкого контекста» [20 С.134].

В той же работе им был сделан вывод о том, что экспрессивная конкретизация применяется не только при переводе художественных текстов, но и при переводе публицистики. При этом экспрессия поддерживается **языковыми средствами**, а не создается ситуацией или выражается контекстом.

### **Гипонимические преобразования как переводческий прием**

Итак, мы выяснили, что русская лексика более конкретная и экспрессивная, чем английская. Теперь перейдем к проблеме гипонимических преобразований.

В данной работе под преобразованием мы будем понимать лексическое преобразование, поскольку использование одного из видов таких преобразований является темой данной работы.

Я.И. Рецкер полагал, что преобразованиями (или «трансформациями», как он их называет), можно считать «приемы логического мышления, с помощью которых мы раскрываем значение иноязычного слова в контексте и находим ему русское соответствие, не совпадающее со словарным» [20. С.45].

А.И. Шеин предложил определение преобразования, основанное на трансформационно-семантической модели перевода, автором которой является В.Н. Комиссаров. Эта модель представляет «процесс перевода как ряд преобразований, с помощью которых переводчик переходит от единиц ИЯ к единицам ПЯ» [16. С.250].

Данное А.И. Шеиным определение преобразования звучит так: **«Под лексическим преобразованием мы будем понимать замену понятий или семантических комплексов, выраженных языковыми единицами исходного языка, другими понятиями или семантическими комплексами, выраженными единицами переводящего языка в соответствии с логическими принципами в ситуации межъязыковой асимметрии в целях достижения адекватности»** [27. С.37].

Помимо трансформационного подхода существует еще предложенный В.С. Виноградовым подход, основанный на принципе соответствий. Однако, несмотря на различия, два этих подхода не противопоставлены, а скорее дополняют друг друга.

На основе анализа природы гипонимических отношений, а также исследований их особенностей в межъязыковом плане А.И. Шеин сформулиро-



вал также собственное определение понятия «гипонимическое преобразование»:

**ГП - это замена наименования вещи, процесса или явления в ИЯ на наименование ПЯ с более узким экстенционалом и той же референцией, т. е. на слово или словосочетание, обозначающее понятие или семантический комплекс, объем которого уже, чем у понятия или семантического комплекса, обозначаемого наименованием ИЯ, но которое при этом относится к тому же объекту (классу объектов), что и исходное понятие или семантический комплекс. ГП осуществляется в целях достижения адекватности [27. С.58].**

В нашем исследовании мы будем опираться на это определение.

Под адекватностью Шеин, вслед за А.Д. Швейцером, понимает оптимальное соответствие перевода определенным условиям и задачам. А.Д. Швейцер отмечает, что эти условия и задачи иногда могут быть не вполне совместимы друг с другом. Критерием адекватности он считает объективную необходимость, а не произвол переводчика (то есть вольный перевод). [26. С. 96].

### **Типология гипонимических преобразований**

После того, как мы нашли непротиворечивое определение понятию «гипонимическое преобразование», можно дать некоторые рекомендации по использованию данных преобразований переводчиком. А.И. Шеин предлагает свои рекомендации, основанные на типологии гипонимических преобразований, состоящей из трех взаимодействующих классификаций.

Классификация 1 основана на делении по типу компонентов значения. Всего выделяются четыре компонента:

- 1) логико-семантический;

- 2) грамматический;
- 3) экспрессивный;
- 4) функционально-стилистический.

Однако, как отмечает сам автор, следует отдавать себе отчет в том, что на практике в гипонимических преобразованиях будут затрагиваться оба последних компонента.

Классификация 2 основана на противопоставлении рекомендуемых случаев (когда гипонимические преобразования необходимы) и нерекондуемых случаев (когда гипонимические преобразования нежелательны). Она включает так называемые «факторы на входе», вынуждающие переводчика применять гипонимические преобразования, и «факторы на выходе», помогающие найти приемлемое соответствие из множества потенциальных вариантов.

Классификация 3 основана на градации степени обязательности применения ГП, т.е. о существовании нескольких уровней обязательности внутри рекомендуемых случаев: очень высокой, высокой и средней.

Вот как выглядит эта типология в виде сводной таблицы:

| Компонент значения   | Рекомендуемые             |         |         | Нерекондуемые |
|----------------------|---------------------------|---------|---------|---------------|
|                      | По степени обязательности |         |         |               |
| Логико-семантический | Очень высокая             | Высокая | Средняя |               |

|                              |               |         |         |  |
|------------------------------|---------------|---------|---------|--|
| Грамматический               | Очень высокая | Высокая |         |  |
| Экспрессивный                |               |         | Средняя |  |
| Функционально-стилистический |               |         | Средняя |  |

**Анализ гипонимических преобразований на материале книги «История спортивных автомобилей – с момента их появления и до наших дней»**

Наконец, пришло время перейти от теоретических рассуждений к практическому анализу переведенного материала. Но, прежде всего, следует отметить, что, хотя текст относится к совершенно конкретной автомобильной тематике, те явления гипонимии, которые встречаются в нем, могли бы встретиться в любом другом научно-популярном тексте. Поэтому выводы, к которым автор придет в рамках переводческого анализа, могут с равным успехом быть применены и при переводе научно-популярных текстов, посвященных другим проблемам.

Возьмем такой пример из вступительной статьи оригинала, посвященной развитию мирового автомобилестроения в первые годы XX века:

*This potent car, capable of 60mph (96km/h) in its best known 60hp guise, was thus a design of great technical competence and it laid the foundations of a corporate high-performance image that endures to this day.*

Здесь речь идет о первом автомобиле марки «Мерседес», выпущенном компанией «Даймлер» в 1901 году. И хотя концерн «Даймлер-Бенц» к тому моменту еще не существовало, именно на него автор намекает во второй части предложения. Ведь автомобили «Мерседес Бенц», производимые концерном сегодня, вобрали в себя все основные черты своих предшественников – компаний «Даймлер» и «Бенц»: это по-прежнему мощные и дорогие автомобили, доступные далеко не каждому. Автор данной работы предлагает следующий вариант перевода этой фразы:

*Отдача самой распространенной версии двигателя составляла 60 л.с. Таким образом этот мощный, способный разогнаться до 96 км/ч, аппарат, разработанный по последнему слову техники того времени, заложил основы образа спортивного автомобиля, культивируемого компанией по сей день.*

Рассмотрим получившийся отрывок с точки зрения отражения в нем основных категорий научно-популярного текста.

Начнем с категории информативности. Автор книги попытался представить новую информацию, встречающуюся в данном отрывке, максимально просто и понятно. И ему это удалось – дополнительных комментариев не требуется.

Перейдем к категории модальности. В данном отрывке встречается как объективная, так и субъективная модальность. Объективная модальность, являющаяся обязательным признаком любого высказывания, выражена в первой части английского предложения: *«capable of 60mph (96km/h) in its*

*best known 60hp guise*». Говоря о характеристиках описываемого автомобиля, автор, конечно же, не мог не высказать свое к нему отношение: «*This potent car was thus a design of great technical competence and it laid the foundations of a corporate high-performance image that endures to this day*». В этой части высказывания выражена субъективная модальность.

Говоря о категории образности, следует помнить, что в научно-популярных текстах используются в основном клишированные образные средства (стертые метафоры, эпитеты и т.д.), которые чаще всего заменяют термины, чтобы облегчить восприятие текста читателю-неспециалисту. Среди выражений, встречающихся в отрывке, можно особо выделить следующие: «*potent car*», «*design of great technical competence*», «*laid the foundations*», «*high-performance image*»

Категория гипотетичности реализуется в данном фрагменте с помощью синтаксических и стилистических средств («*This potent car, capable of 60mph (96km/h) in its best known 60hp guise, was thus a design of great technical competence*»), словообразовательных и лексических средств («*high-performance image*»). На основании полученной автором технической информации о данной модели он делает свои выводы (строит собственную гипотезу) о том, насколько автомобиль был современным, а также о его влиянии на развитие автомобильной промышленности в целом и компании, производившей эту модель, в частности.

Судить о том, как реализуется в данном фрагменте категория интерперсональности, в полной мере не представляется возможным. Можно с уверенностью сказать лишь, что повествование осуществляется от третьего лица, а это значит, что на первый план в самом тексте выступает образ исследователя (а точнее, исследователей, ведь в каждой статье рассматриваемого текста речь идет о разных моделях автомобилей, и о людях, занимавшихся их разработкой и внедрением в производство).

Для реализации категории адресованности автор данного текста пользуется средствами различных уровней: лексические, словообразовательные («*high-performance image*»), синтаксические, стилистические («*a design of great technical competence*»).

Перейдем к рассмотрению гипонимических преобразований, примененных переводчиком в данном текстовом фрагменте.

Выражение «*a design of great technical competence*», на первый взгляд, не вызывает ни малейших затруднений при переводе. Однако в данном конкретном случае следует иметь в виду, что речь идет об автомобиле, разработанном и представленном более ста лет назад. Конечно, им и сейчас гордятся представители концерна «Даймлер Бенц», при этом понимая, что в сравнении с современными моделями он выглядит немного странно, а кое-какие решения, примененные на этой модели, у современных инженеров могут вызвать разве что снисходительную усмешку.

На взгляд переводчика, адекватным русским соответствием данному выражению является выражение «быть разработанным по последнему слову техники». Однако если оставить в тексте именно такой вариант, читатель может неправильно понять высказывание, поэтому переводчик предлагает в качестве окончательного варианта выражение «разработанный по последнему слову техники того времени». При этом объем понятия, обозначаемого наименованием ИЯ, сужается, но оно по прежнему относится к тому же объекту, что и исходное понятие. Помимо гипонимической замены здесь еще и изменены субъектно-объектные отношения: в оригинале образ существует сам по себе, а в переводе над ним производят действие.

Данный пример наглядно показывает, что гипонимическое преобразование, примененное переводчиком, способствует адекватной передаче в русском варианте текста категорий гипотетичности, модальности (а точнее, субъективной модальности), образности, адресованности и даже отчасти категории информативности – то есть практически всех текстовых катего-

рий, перечисленных нами в теоретической части. А это значит, что данный переводческий прием позволяет с наименьшими потерями передать читателю авторский замысел.

Приведем другой пример из книги:

And it was essentially a European passion. For the world's fastest road cars emanated principally from Germany, Italy, France, and, to a lesser extent, Great Britain.

Здесь комментарии по содержанию фрагмента излишни, поскольку все ясно и без них: в первые годы двадцатого века главным производителем автомобилей – и основным рынком их сбыта – была Франция, за ней шли Италия, Германия и Великобритания. Автор данного исследования предлагает следующий вариант перевода этого отрезка:

*Интерес к новому виду транспорта проявляли в основном искушенные европейцы. Ведь самые быстрые автомобили того времени выезжали главным образом из ворот заводов в Германии, Италии, Франции и – в меньшей степени – Великобритании.*

Категория информативности отражена здесь предельно четко и никаких комментариев не требуется.

Что касается категории модальности, то она представлена здесь как в виде объективной («*the world's fastest road cars emanated principally from Germany, Italy, France, and, to a lesser extent, Great Britain*»), так и в виде субъективной модальности («*it was essentially a European passion*»). В первом предложении автор представляет читателю вывод, сделанный на основе достоверной информации, представленной уже во втором предложении.

Категория образности, так же, как и категория интерперсональности, не требует особых комментариев.

Для реализации категории гипотетичности автор использует лексические, синтаксические и стилистические средства («*it was essentially a European passion*»).

Категория адресованности отражается в данном отрезке с помощью тех же средств («*a European passion, world's fastest road cars...*»).

Что касается гипонимических преобразований, то нас будет интересовать передача смысла, заложенного в глагол *to emanate* на русский язык.

Единственным приемлемым вариантом перевода является глагол «приходить»<sup>1</sup>. Но подходя по смыслу, этот глагол не подходит нам по лексической сочетаемости. А значит, надо искать контекстуальный вариант перевода. Переводчик предлагает вариант «выезжать из ворот заводов». Ни в коем случае не считая его лучшим или единственно возможным, он может представить в его защиту несколько аргументов. Во-первых, указанный вариант является гипонимическим преобразованием, а значит, сказуемое, выраженное в английском варианте с помощью глагола «*to emanate*», в русском варианте относится к тому же объекту, при этом сужается объем самого понятия. То есть, смыслового искажения нет. Во-вторых, по мнению переводчика, вариант является приемлемым, поскольку он добавляет тексту живости, и удачно вписывается в смысловую канву, принимая во внимание его автомобильную направленность.

Гипонимическое преобразование в данном примере служит для адекватного выражения категорий модальности (здесь, в отличие от предыдущего примера, оно является средством выражения объективной модальности), информативности и образности (заменяя стилистически нейтральный гла-

---

<sup>1</sup> Апресян Ю.Д., Медникова Э.М., Петрова А.В. *Новый большой англо-русский словарь* в 3-х тт. М. Русский язык 1993-2000



гол to emanate на вариант с такой же нейтральной стилистической окраской).

Приведем третий пример из книги:

*Germany was also the home of a relative latecomer to motor manufacture, namely the Bavarian Motor Works (Bayerische Motoren Werke) which marketed its products under the BMW badge. It had built aero engines and motorcycles before initiating car production in 1929, and it soon introduced a performance ingredient to its increasingly sophisticated products.*

Компания «БМВ», в отличие от других немецких компаний, сегодня известных миру под названиями «Даймлер Бенц» и «Ауди АГ», изначально не планировала изготавливать огромные и дорогие машины с многолитровыми двигателями (хотя такие двигатели, предназначенные для самолетов, у фирмы имелись, они не годились для установки на автомобили, да и производить такие моторы в послевоенной Германии было запрещено). Вместо этого владельцы приобрели завод компании «Дикси» в Айзенахе и лицензию на производство британских автомобилей марки «Остин». Выбрав наиболее массовую и дешевую модель «Севен», они внесли некоторые изменения в ее конструкцию и наладили ее производство. Машинка та имела в длину всего 2,7 метра. При этом в ней могли разместиться четыре человека. С мотором мощностью 15 л.с. она разгонялась до 75 км/ч, что по меркам тех лет было неплохо, однако ни о каком спорте и речи не шло: некоторые из дорожных машин «Мерседес» тех лет легко развивали более 160 км/ч, уж не говоря о гоночных моделях. Эта копия британского «Остина» лишь помогла новоиспеченному автопроизводителю встать на ноги, а уже в 30-е годы появился на свет «БМВ 325» – легкий и быстрый спортивный автомобиль.

Предложенный вариант перевода выглядит так:

*В той же стране появился и немного запоздалый игрок на поле именитых конкурентов – Баварский моторный завод, выпускавший свою продукцию под маркой «БМВ». Автомобили здесь стали делать в 1929 году, а до этого выпускали авиационные двигатели и мотоциклы. Несмотря на позднее начало, машинам вскоре привили спортивный дух и начали укреплять его техническим совершенством конструкции.*

Как мы уже выяснили, отражение категорий информативности и интерперсональности не требует особых комментариев.

Рассмотрим то, как отражается в английском тексте категория модальности. Как и в предыдущих примерах, здесь встречается и объективная, и субъективная модальность («*relative latecomer to motor manufacture*»). В первом предложении автор высказывает свое отношение к фактам, представленным им самим во втором предложении.

Для реализации категории образности автор в данном отрывке пользуется стандартным набором средств, в частности, стертыми метафорами («*introduced a performance ingredient*»).

Категория гипотетичности, как и категория адресованности, отражается в тексте при помощи лексических («*relative latecomer*»), синтаксических и стилистических средств («*it soon introduced a performance ingredient to its increasingly sophisticated products*»).

Теперь приступим к рассмотрению гипонимических преобразований. В данном отрезке нас будет интересовать последнее предложение, а точнее, его вторая часть: «*and it soon introduced a performance ingredient to its increasingly sophisticated products*».

Как мы уже выяснили, речь здесь идет о переходе от производства дешевых утилитарных автомобилей к более дорогим и быстрым спортивным. То есть уровень инженерного мастерства работников компании постоянно

рос, и это необходимо отразить в переводе. Слово *«ingredient»* в данном случае обозначает не одно качество, присущее подобным транспортным средствам, а их совокупность, поскольку трудно назвать спортивным автомобилем, скажем, с мощным двигателем, но со слабыми тормозами и плохо настроенной ходовой частью. То есть, автор, используя это слово, имел в виду некие характерные черты и свойства, присущие спортивным автомобилям, которые постепенно начали появляться и на машинах, производимых компанией «БМВ». Переводчик предлагает использовать в качестве варианта перевода слово «дух», ведь одним из его значений является следующее: «характерные черты, основные свойства, сущность чего-л»<sup>2</sup>. Одним из вариантов перевода слова *«performance»* является словосочетание «эксплуатационные качества»<sup>3</sup>. Очевидно, именно такой смысл в него вкладывает автор, говоря о мощных и быстрых автомобилях. Хотя в этом случае смысл будет немного иным: «постоянное улучшение эксплуатационных качеств». То есть речь идет о техническом прогрессе. А технический прогресс идет намного быстрее в соревновательной атмосфере.

Все крупные европейские и американские производители автомобилей так или иначе были связаны с гонками. Некоторые компании даже выросли из гоночных команд (вспомним хотя бы компанию «Феррари»). Гонки – двигатель прогресса в автомобильном мире, ведь практически все новые элементы дорожных автомобилей сначала испытываются на соревнованиях, и если они доказывают свою эффективность (если команда получает преимущество над соперниками), они постепенно начинают использоваться и в дорожных моделях.

Автомобили «БМВ» известны в Европе, включая Великобританию, не только и не столько высоким качеством и ценой, сколько спортивными по-

---

<sup>2</sup> Ефремова Т. Ф. *Новый словарь русского языка. Толково-словообразовательный.* – М.: Русский язык, 2000

<sup>3</sup> Апресян Ю.Д., Медникова Э.М., Петрова А.В. *Новый большой англо-русский словарь* в 3-х тт. М. Русский язык 1993-2000

бедами. Пусть этот факт выступит в качестве последнего довода в пользу прилагательного «спортивный». Что касается лексической сочетаемости глагола «прививать» и словосочетания «спортивный дух», то нарушений здесь нет, ведь «прививать» может обозначать следующее: «сообщать, заставлять усваивать (какую-л. мысль, привычку, навык, свойство и т.п.<sup>4</sup>)».

Более интересным нам показалось выражение «*its increasingly sophisticated products*». Смысл очевиден: «все более сложные изделия». Возможно, данный вариант является приемлемым, однако мы предлагаем его преобразовать, и в окончательном варианте он звучит совсем по-другому: «начали укреплять его техническим совершенством конструкции». Переведя слово «*increasingly*» на русский язык с помощью словосочетания «начали укреплять», мы не потеряли значение процессуальности, передаваемое английским наречием, и в то же время смогли связать эту часть высказывания с первой, в которой речь шла о спортивном духе. Впрочем, здесь речь о нем же. Далее, передав прилагательное «*sophisticated*» на русский язык при помощи словосочетания «техническим совершенством конструкции», переводчик использовал гипонимическое преобразование: обозначаемое английским словом понятие относится к тому же объекту – «*products*» – (то есть к машинам), что и русское словосочетание. Несмотря на сужение объема понятия, выражаемого английским словом, перевод, на наш взгляд, является адекватным, поскольку доводит до русскоязычного читателя истинный смысл высказывания. Ведь если речь идет об автомобилях того времени, особенно об автомобилях немецкого происхождения, то на первый план выходит именно совершенство конструкции, механизмов, устанавливаемых на машины, а не об утонченности и изяществе, например, линий кузова. И хотя высказывание получилось довольно многословным, оно, на

---

<sup>4</sup> Ефремова Т. Ф. Новый словарь русского языка. Толково-словообразовательный. – М.: Русский язык, 2000

наш взгляд, вовсе не выглядит тяжелым для восприятия из-за удачного сочетания используемых понятий.

Итак, гипонимическое преобразование в данном примере является средством адекватного выражения категорий информативности (смысл в данном случае сохранен полностью, никаких смысловых добавлений нет), субъективной модальности (с помощью английской конструкции автор выражает свое собственное отношение к описываемому автомобилю – это отношение полностью сохранено и в русском варианте), образности (оба варианта – и английский, и русский – являются в равной степени стилистически окрашенными), гипотетичности и адресованности.

Следующий пример был взят из подписи к фотографии:

*State of the art: a 1938 BMW 328 sold in Britain by Frazer Nash and thus right-hand-drive.*

Собственно, на фотографии изображен автомобиль «БМВ 328», производство которого началось в Германии в 1936 году. Модель появилась, когда фирма уже успела завоевать авторитет на автомобильных рынках Европы, однако она все равно стала для компании знаковой. Автор переводимой нами книги пишет, что по уровню инженерной проработки деталей «БМВ» оставила позади всех своих конкурентов. И это действительно так. В Мюнхене одними из первых начали задумываться над аэродинамическими качествами автомобильного кузова и применили авиационные технологии для достижения большей стабильности и лучшей управляемости своих моделей. Соответственно, значительно увеличилась и максимальная скорость. О топливной экономичности тогда мало кто заботился, поэтому снижение расхода бензина явилось скорее побочным эффектом, который, однако, приятно удивил новоиспеченных владельцев машин. Кроме того, на модель ставили знаменитые рядные шестицилиндровые двигатели, раз-

работанные компанией самостоятельно. На долгие годы они стали визитной карточкой «БМВ». Новые поколения этих моторов продолжают выпускаться до сих пор, хотя большинство конкурентов уже перешли на другие схемы расположения цилиндров. Вообще автомобиль «БМВ 328» стал мечтой для многих богатых и не очень людей, проживавших не только в Германии, но и в других странах Европы, в частности, судя по подписи к фотографии, в Великобритании.

Автор работы предлагает следующий вариант перевода подписи:

*Произведение инженерного искусства – «БМВ-328» 1938 года, продаваемая в Великобритании компанией «Фрезер-Нэи». Данный экземпляр как раз для Британского рынка, а потому руль здесь справа.*

В данном отрывке текста отражаются категории объективной и субъективной модальности. Субъективная модальность представлена словосочетанием «*state of the art*» в начале предложения. Однако, в отличие от предыдущих примеров, автор здесь высказывает свое отношение не к изложенной далее фактуальной информации, а к автомобилю, изображенному на фотографии.

Для реализации категории образности, категории гипотетичности и категории адресованности в данном предложении используется стертая метафора «*state of the art*», для адекватной передачи которой на русский язык переводчик применил гипонимическое преобразование.

Теперь перейдем к рассмотрению данного гипонимического преобразования. Выражение «*state of the art*» означает следующее: «*the latest and most sophisticated or advanced stage of a technology, art, or science*»<sup>5</sup>. То есть, имеется в виду нечто новое, сложное и совершенное по конструкции. Сре-

---

<sup>5</sup> Random House Webster's Unabridged Dictionary

ди вариантов перевода находим: «современное состояние, положение дел (в науке и технике<sup>6</sup>)»).

Однако, принимая во внимание характер отрывка (ведь это подпись к фотографии), мы вынуждены отклонить оба русских варианта, предложенных словарем: они кажутся нам неуместными. По нашему мнению, более адекватным вариантом перевода будет устойчивое выражение «произведение искусства». Нельзя сказать, что оно ближе по смыслу к исходному английскому варианту, однако оно в полной мере отражает весь комплекс тех значений, которые автор оригинального текста вложил в него, а именно передает его отношение к описываемой им единице, то есть, в данном случае к автомобилю. И все же его следует уточнить, чтобы было понятно, о чем идет речь, и без фотографии. Мы предлагаем добавить прилагательное «инженерный», которое будет определять существительное «искусство». Как мы уже говорили, в данном контексте оно будет наиболее подходящим, поскольку, применительно к немецким автомобилям, на первый план выходит конструкция, а не внешний вид.

Таким образом, гипонимическое преобразование, примененное в данной фразе, помогает адекватно отразить при переводе категории информативности (смысл не искажен, есть лишь небольшое отклонение от оригинала, помогающее российскому читателю лучше понять преподнесенную информацию), субъективной модальности, образности, гипотетичности и адресованности.

Вот еще один пример из подписи к фотографии:

*For many the quintessential pre-war sports car, an MG J2 of 1932 vintage. Its memorable lines were to survive, in essence, until 1955.*

---

<sup>6</sup> Апресян Ю.Д., Медникова Э.М., Петрова А.В. *Новый большой англо-русский словарь* в 3-х тт. М. Русский язык 1993-2000.

Компания «Эм-джи» появилась, а точнее, начала заниматься производством автомобилей в 1923 году – до этого фирма ремонтировала автомобили марки «Остин». Да и после 1923 года именно эти автомобили являлись «донорами» запасных частей для машин новоявленной марки: специалисты «Эм-джи» лишь делали кузов и дорабатывали стандартный силовой агрегат. Довольно быстро компания стала успешной благодаря появлению в конце 20-х модели «Миджет». Машина оказалась не просто маленькой и дешевой, а еще и очень красивой. Настолько красивой, что кузов с такими пропорциями просуществовал на конвейере вплоть до середины 1950-х годов. Модель «Джей-2» как раз является дальнейшим развитием модели «Миджет». Она была сделана в полном соответствии с традициями спортивного автомобилестроения Великобритании: максимально облегченная конструкция, малые габариты, обеспечивающие хорошую маневренность, небольшой по объему, но достаточно мощный (36 л/с) двигатель. Только кузов выглядел новаторским. Несмотря на такое отступление от традиций, машина оказалась очень популярной – во многом благодаря небольшой цене.

Предложенный вариант перевода выглядит так:

*«Эм-джи Джей-2» 1932 года выпуска. Именно так многие представляют себе типичный спортивный автомобиль предвоенной эпохи. Кузов с запоминающимися линиями оставался на конвейере вплоть до 1955 года, претерпевая лишь небольшие изменения.*

Рассмотрим данный отрывок с точки зрения отражения в нем основных текстовых категорий.

Как и в остальных примерах, в данном отрывке отражается как объективная, так и субъективная модальность («*For many the quintessential pre-war sports car*»).



Для реализации категории образности автор пользуется эпитетами («*quintessential*», «*memorable*»), которые, однако не приобретают в данном контексте значение, отличное от основного.

Категории гипотетичности и адресованности выражены в данном отрывке с помощью лексических и стилистических средств («*For many the quintessential pre-war sports car*»).

Теперь перейдем к рассмотрению гипонимических преобразований. Нас будет интересовать второе предложение английского отрывка. Оно начинается со слов «*its memorable lines*». Очевидно, что притяжательное местоимение «*its*» в данном случае указывает на слово «*sports-car*», фигурирующее в первой части отрывка. В английском языке сочетание, которое можно дословно перевести как «линии автомобиля» является абсолютно правильным и используется в текстах подобной тематики повсеместно.

Однако в силу определенных правил лексической сочетаемости мы не можем использовать такой дословный перевод в русском тексте – звучит он весьма странно и даже нелепо. Поэтому переводчик предлагает передать начало фразы следующим образом: «кузов с запоминающимися линиями». Сужая объем понятия, используемого английским автором, мы не вносим абсолютно никаких изменений в смысл английского предложения, поскольку слово «кузов» относится к слову «автомобиль» и выступает в роли своеобразного «посредника», соединяя два понятия, несоединимые в русском языке, в одно гармоничное выражение.

Помимо этого, в данном отрывке встречается еще одно слово, для передачи которого переводчику понадобилось применить гипонимическое преобразование. Это глагол «*to survive*». Из всех вариантов перевода наиболее подходящим, на наш взгляд, является следующий: «продолжать существовать, сохраняться»<sup>7</sup>.

---

<sup>7</sup> Апресян Ю.Д., Медникова Э.М., Петрова А.В. *Новый большой англо-русский словарь* в 3-х тт. М. Русский язык 1993-2000.

Однако автор здесь говорит о сроке, в течение которого на заводе «Эм-джи» выпускались кузова с похожими пропорциями. И если в русском тексте использовать слово из словарной статьи, смысл будет искажен – читатель может подумать, что кузова автомобилей были сделаны настолько добротно, что сохранялись в течение 20 лет эксплуатации и даже дольше. Мы допускаем, что при соблюдении необходимых условий автомобили эти могли успешно использоваться и через 30-50 лет со дня их производства. Даже сегодня некоторые неотреставрированные экземпляры, выпущенные в начале 30-х годов прошлого века, на ходу. Но мы обязаны передавать тот смысл, который был изначально заложен автором в его произведение, поэтому допустить двоякость толкования фразы мы не в праве. Для того, чтобы внести ясность в высказывание, нам необходимо уточнить слово, взятое из словаря, таким, которое бы вызывало ассоциации именно с производством, а не с эксплуатацией. Мы предлагаем использовать для этой цели слово «конвейер». Объем понятия таким образом будет сужен ровно настолько, насколько это необходимо для обеспечения верной трактовки данного высказывания. При этом мы не меняем отношения между словами «*its (memorable) lines*» и «*to survive*» – они сохранены полностью.

Таким образом, гипонимические преобразования служат в данном тексте для наиболее адекватного выражения категорий информативности (донося до читателя авторский замысел в его первоизданном виде), объективной модальности и образности.

Возьмем еще один пример из текста:

*The steering wheel was telescopically adjustable and the seat back could also be altered.*

Отрывок также был взят из подписи к фотографии, на которой изображен салон автомобиля «Эм-джи Ти-си» - еще одного наследника модели «Ми-

джет», сохранившего кузов со знакомыми пропорциями. Впрочем, в данном предложении речь идет вовсе не о кузове. Вот предложенный нами вариант перевода:

*Руль автомобиля регулировался по вылету, а спинка сиденья – по углу наклона.*

Наиболее ярко выраженной текстовой категорией здесь является категория информативности, поскольку остальные категории в данном отрывке практически не представлены – предложение несет лишь смысловую нагрузку.

Категория модальности представлена в данном предложении в виде объективной модальности – из высказывания не ясно, как автор относится к тому, что он описывает.

Перейдем к рассмотрению гипонимических преобразований. В данном случае нас будет интересовать вторая часть предложения: *«the seat back could also be altered»*. Естественно, она связана с первой частью, в которой идет речь о регулируемом по вылету руле. Глагол *«to alter»* здесь употреблен в своем привычном значении «изменять». Но если оставить такой вариант в переводе, мы введем читателя в заблуждение: он может подумать, что спинку сиденья можно снять и поставить на ее место другую, лучше подходящую конкретному клиенту. Однако здесь речь идет об очень простой особенности автомобильных сидений – их можно регулировать. Наиболее простой набор регулировок (а именно такой набор имеется и у автомобиля, о котором идет речь) известен любому автолюбителю: само сиденье перемещается вперед-назад на салазках, а его спинка регулируется по углу наклона. Это позволяет сократить затраты при массовом производстве, ведь только на очень дорогих автомобилях сиденья изготавливаются на заказ. Поэтому гипонимическое преобразование английской фразы –

«спинка сиденья регулировалась по углу наклона» – является вполне оправданным. В данном случае оно служит лишь для адекватной передачи категории информативности.

Делая предварительный вывод, хотелось бы сказать, что все рассмотренные нами примеры показывают случаи рекомендованного применения гипонимических преобразований (по типологии А.И. Шеина). Отличаются данные примеры лишь степенью обязательности их применения. Так, на наш взгляд, второй пример характеризуется средней степенью обязательности и наименьшей среди рассматриваемых нами. В первом и третьем примерах степень обязательности является очень высокой, а остальные примеры (за исключением второго преобразования из пятого примера) характеризуются высокой степенью обязательности.

## **Заключение**

В нашем исследовании мы попытались рассмотреть использование гипонимических преобразований в научно-популярном тексте. С этой целью мы выделили наиболее характерные для данного подстиля признаки, как лингвистические, так и экстралингвистические. Мы также перечислили основные категории научно-популярного текста, которые, по нашему мнению, необходимо учитывать при переводе. При этом позже мы выяснили, что категорию интерперсональности нельзя рассматривать в отдельно взятом отрывке – необходимо учитывать все произведение в целом.

Далее мы рассмотрели явление гипонимии, определили для себя гипонимические отношения как отношения «вид-род» и выяснили, что в разных языках структура гипо-гиперонимических отношений может быть различной, и связано это с явлением широкозначности, то есть соотнесенности единственного внеконтекстуального значения слова с несколькими разными объектами мысли. Широкозначные слова не следует путать с много-

значными и абстрактными. В целом можно сказать, что в русском языке лексика более конкретная и экспрессивная, чем в английском.

Затем мы рассмотрели понятие «преобразование» и определили для себя, что гипонимические преобразования – это преобразования именно лексического характера. Получив непротиворечивое определение гипонимического преобразования и ознакомившись с типологией таких преобразований, мы проанализировали шесть примеров из переведенного нами материала, наиболее ярко, как нам кажется, представляющих основные проблемы, с которыми может столкнуться переводчик при использовании гипонимических преобразований. В ходе анализа мы обращали внимание на отражение основных текстовых категорий в оригинальном тексте, а также на возможность их сохранения и адекватной передачи на русский язык с помощью гипонимических преобразований.

В примерах нам встретились случаи рекомендуемых преобразований очень высокой, высокой и средней степеней обязательности.

В ходе анализа мы выяснили, что гипонимические преобразования способствуют адекватному отражению в переводимом тексте основных его категорий, а именно: категории информативности, модальности (как субъективной, так и объективной), образности, гипотетичности, адресованности. Говорить о роли таких преобразований в передаче категории интерперсональности не представляется возможным, поскольку для этого нам пришлось бы проанализировать все оригинальное произведение. Конечно же, данный переводческий прием является не единственным средством достижения адекватности перевода, однако проведенный анализ позволяет нам говорить о нем как об одном из основных приемов, используемых для этой цели.

## Библиография

1. Азарова И.В., Митрофанова О.А., Синопальникова А.А. Компьютерный тезаурус русского языка типа WordNet // Компьютерная лингвистика и интеллектуальные технологии. Труды Международной конференции Диалог'2003 (Протвино, 11-16 июня 2003 г.) – М., 2003. – С. 43-50.
2. Айтмуханова, Г.Ш. Стратегии интерпретации немецких научно-популярных текстов : (Грамматический аспект): Автореф. канд.филол. наук: 10.02.04 / Моск.гос.лингв.ун-т. - Москва, 1997. - 21 с.
3. Апресян Ю.Д., Медникова Э.М., Петрова А.В. Новый большой англо-русский словарь в 3-х тт. М. Русский язык 1993-2000.
4. Большая Советская Энциклопедия
5. Будасси Э.В. Популяризация как форма обработки научно-технической информации. Автореф. Дис. ... канд. Филол. Наук. – М., 1993.
6. Ваяшкин С.Г. Речевая образность в английском газетном тексте: Автореф... канд.филол. наук: 10.02.04 / Моск.гос.пед.ин-т.ин.яз. – М., 1985. – 24 с.
7. Виноградов В. С. Введение в переводоведение (общие и лексические вопросы). – М.: Изд-во института общего среднего образования РАО, 2001. – 224 с.
8. Винтайкина Р.В. Коммуникативные аспекты научно-популярного текста (на материале немецкого языка). Вып. 421
9. Габдрафикова О.С. Гиперо-гипонимические связи общеупотребительных значений в рамках английского языка //Английский лексикон в лингвистическом и культурном пространстве. Вып. 400. – М., 1992.
10. Гак В.Г. Сопоставительная лексикология. – М.: Междунар. отношения», 1977. – 264 с.
11. Гальперин И.Р. Текст как объект лингвистического исследования. Изд. 4-е, стереотипное. М: КомКнига, 2006. — 144 с.

12. Джоламанова Б.Д. Имя существительное с широким значением в лексической системе современного английского языка: Дис. ... канд. филол. наук. – М., 1978. – 189 с.
13. Елисеева В.В. Лексикология английского языка. – СПб: СПбГУ, 2003.
14. Ефремова Т. Ф. Новый словарь русского языка. Толково-словообразовательный. – М.: Русский язык, 2000
15. Караулов Ю.Н. Общая и русская идеография. М.: Наука, 1976. – 356 с.
16. Комиссаров В.Н. Теория перевода (лингвистические аспекты). – М.: Высшая школа, 1990. – 253 с.
17. Лайонз Дж. Введение в теоретическую лингвистику. – М.: Прогресс, 1978. – 544 с.
18. Mathesius V.A. Functional Analysis of Present Day English on a General Linguistic Basis. – Paris: Mouton, 1975. – 228 p.
19. Мытарева Н.В. Лингвистический аспект репрезентации межличностных отношений в дискурсе массовой коммуникации На материале немецкого яз. интервью : Дис. ... канд. филол. наук : 10.02.04 М., 1995
20. Рецкер Я.И. Теория перевода и переводческая практика. Очерки лингвистической теории перевода / Дополнения и комментарии Д.И. Ермоловича. – М.: Р.Валент, 2004. – 240 с.
21. Спиркин А.Г. Философия: Учебник. — М.: Гардарика, 1998. — 816 с.
22. Толковый словарь русского языка под ред. Д.Н. Ушакова // Targetmultimedia / Букасофт. – М., 2007.
23. Халеева И.И. Основы теории обучения пониманию иноязычной речи. М.: Высшая школа, 1989.

24. Христофорова Н.И. Корреляции вербального и невербального в немецком научно-популярном тексте, автореф. Дис. ... канд. Филол. Наук. – М., 2007. – 294 с.
25. Чаплыгина И.Д. Средства адресованности. Ты-категория в современном русском языке: Автореф. дис. доктор филол. наук И.Д. Чаплыгина. М., 2002. 34 с.
26. Швейцер А.Д. Теория перевода: статус, проблемы, аспекты. – М.: Наука, 1988. – 216 с.
27. Шеин А.И. Типология гипонимических преобразований при переводе с английского языка на русский Дис. ... канд. филол. наук.- М., 2009.
28. Random House Webster`s Unabridged Dictionary



## **Приложение 1**

**Перевод фрагмента книги «История спортивных автомобилей – с момента их появления и до наших дней»**

## **1886-1940 Рождение спортивного автомобиля**

Спортивные автомобили производятся вот уже более 100 лет. Начало этому классу положило появление в 1901 году бескомпромиссного и полного новых технических решений автомобиля «Мерседес», главным критерием при разработке которого была высокая скорость.

Изначально подобные транспортные средства были по карману далеко не всем. Примером могут служить машины марок «Бентли», «Бугатти» и «Альфа Ромео» периода между двумя мировыми войнами. Однако с появлением в 1930-х годах более доступного и при этом не менее привлекательного автомобиля «Эм-джи» рынок их сбыта значительно увеличился, и они до сих пор очень популярны.

### **Рождение спортивного автомобиля**

*Нижнее фото: Спортивный во всем, кроме названия, «Мерседес» 1903 года с двигателем мощностью 60 л.с. В том же году он выиграл две важные гонки. У машины не было ветрового стекла и дверей, но бесстрашных гонщиков того времени это не пугало.*

В предвоенные годы спортивными автомобилями владели в основном молодые представители элиты. Езда с высокой скоростью, ускорение, сопровождавшееся воем шестерен коробки передач и свистом нагнетателя – все это доставляло им ни с чем несравнимое удовольствие.

Интерес к новому виду транспорта проявляли в основном искушенные европейцы. Ведь самые быстрые автомобили того времени выезжали главным образом из ворот заводов в Германии, Италии, Франции и – в меньшем количестве – Великобритании.

Первые автомобили, «самобеглые повозки», созданные работавшими независимо друг от друга Карлом Бенцом и Готтлибом Даймлером в Германии в 1886 году, могли развивать скорость всего лишь около 16 км/ч. Обе «повозки» приводились в движение одноцилиндровыми двигателями, установленными сзади. Только в 1891 году французский инженер Эмиль Левассор перенес силовой агрегат вперед, откуда тот приводил в движение задние колеса через сцепление и коробку передач. Так появилась система, открывшая почти безграничные возможности для совершенствования.

Всего через пятнадцать лет после первого опыта немецких инженеров-изобретателей появилась модель, вошедшая в историю как первый спортивный автомобиль. «Мерседес» 1901 года с двигателем мощностью 35 л.с. имел эмблему фирмы «Даймлер», однако был создан уже после смерти основателя компании его талантливым помощником Вильгельмом Майбахом. Назван он был в честь Мерседес Еллинек, десятилетней дочери одного из очень важных для компании клиентов. По задумке, это должно было помочь продавать автомобиль на важнейшем в Европе рынке Франции, где в то время воспринимали в штыки все, что было связано с Германией.

Помимо низко расположенной рамы из штампованной стали и сотового радиатора с воздушным охлаждением, «Мерседес» мог похвастаться двигателем с дроссельной заслонкой, что было необычно для того времени. Еще одним нововведением стали впускные клапаны с механическим приводом, пришедшие на смену атмосферным и ставшие вскоре обязательным элементом любого мотора. Отдача самой распространенной версии двигателя составляла 60 л.с. Таким образом этот мощный аппарат, разработанный по последнему слову техники того времени, способный разогнаться до 96 км/ч, заложил основы образа спортивного автомобиля, культивируемого компанией

по сей день. (Объединение с фирмой «Бенц», приведшее к созданию марки «Мерседес-Бенц» произошло только в 1926 году).

«Мерседес» успешно участвовал в соревнованиях, хотя «Гран-при»<sup>8</sup> как таковых еще не существовало. Первая такая гонка была проведена во Франции в 1906 году. С тех пор гоночные автомобили находятся на острие прогресса и являются донорами технологий для своих дорожных аналогов.

Французская компания «Пежо» в 1912 году первой стала применять на своих гоночных моделях двигатель с двумя верхними распределительными валами, отличавшийся высокой производительностью. Вскоре подобные механизмы появились на дорожных автомобилях, и успешно применяются по сей день. До внедрения этой разработки большинство машин были оснащены относительно простыми в устройстве нижнеклапанными двигателями. Примером может служить изящнейший автомобиль с гоночными корнями марки «Испано-Сьюза», созданный швейцарским инженером Марком Биркигтом. Речь идет о модели «Альфонсо» 1911 года, оснащенной «четверкой» объемом 3,6 л с Т-образной головкой цилиндров. Несмотря на устаревшую к тому времени конструкцию мотора, машина оказалась блестяще быстрой: так, водитель мог без труда развить скорость до 110 – 120 км/ч.

Чуть позже в том же году появился великолепный «Принц Генри Воксхолл» разработки Лоуренса Помероя, приводимый в движение высокооборотным трехлитровым нижнеклапанным двигателем. Часто именно его называют первым по-настоящему спортивным автомобилем. Он стал предвестником модели «Воксхолл-30/98» 1913 года с 4,5-литровым двигателем, которая установила стандарты для ан-

---

<sup>8</sup> «Гран-при» - автомобильные соревнования, проходившие в Европе с начала XX века до 1950 года. Им на смену пришли гонки «Формулы-1».

глийских спортивных машин 20-х годов прошлого века. В своей дорожной версии этот «Воксхолл» был способен разогнаться почти до 130 км/ч, а сделанные специально для гонок экземпляры преодолевали магический барьер в 100 миль в час – а это более 160 км/ч!

***Верхнее фото:** Революционный «Принц Генри Воксхолл», созданный Лоуренсом Помером. В 1910 году два таких автомобиля приняли участие в Гонке имени принца Генри, показав в ней свою надежность и довольно высокую для машин с трехлитровым двигателем скорость – 116 км/ч. Дорожные версии были названы в честь этого события. Производитель гарантировал максимальную скорость в 105 км/ч, описывая свои модели как «легкие экипажи, идеально подходящие для путешествий или срочных поездок по делам».*

***Верхнее фото:** «Бентли» данной модели с трехлитровым двигателем выиграл вторую гонку в Ле-Мане в 1924 году, проехав трассу со средней скоростью 86,55 км/ч.*

***Нижнее фото:** А эта модель 1938 года родом из континентальной части Европы – «Альфа Ромео 8-Чи-2900-Би» с кузовом «купе» работы ателье «Туринг». В том же году машина приняла участие в гонке в Ле-Мане.*

К началу двадцатых годов у фирмы «Воксхолл» появился грозный соперник – «Бентли». Первая модель 1921 года с трехлитровым двигателем могла развивать скорость около 150 км/ч. Отличительной особенностью мотора было наличие одного верхнего распределительного вала, что было характерно для авиационных двигателей периода Первой мировой войны. Уолтер Оуэн Бентли продолжал делать новые варианты своей первой модели, пока наконец не появился автомобиль с восьмилитровым мотором, способный развивать скорость более 160 км/ч. Поскольку главным принципом при их создании для Бентли была надежность двигателя, большие зеленые маши-

ны из лондонского округа Криклвуд господствовали на трассе в Лемане. Не выиграв гонку в год ее основания – 1923 – «Бентли» одержали не менее пяти побед с 1924 по 1930 годы.

С британскими автомобилями приходилось считаться на обычных гонках, но все соревнования класса «Гран-при» периода между двумя мировыми войнами выигрывали машины, созданные на континенте. Фирмы «ФИАТ» и «Альфа Ромео» из Италии, «Бугатти» из Франции, а чуть позже и немецкие «Мерседес-Бенц» и «Ауто Юнион» с очень сильными гоночными командами, продолжали совершенствовать технологии, к чему их подталкивало соперничество.

Необычайно жаркая соревновательная атмосфера, царившая на гоночных трассах, стимулировала развитие науки под названием «аэродинамика». Кузова машин стали изготавливать так, чтобы максимально снизить сопротивление воздуха и улучшить их характеристики. К началу тридцатых годов этот принцип стал использоваться и при создании дорожных автомобилей. Этому также способствовало появление в Европе специальных прямых трасс с двусторонним движением. Итальянские «автострады» появились в 1924 году, а первый немецкий «автобан» был открыт в 1933 году.

Верная традициям Британия продолжала строить открытые спортивные автомобили, тогда как европейские компании осознали преимущества закрытого кузова в обтекаемости. Именно поэтому под марками «Порше» и «Феррари», появившимися в ранние послевоенные годы, выпускались в основном автомобили с кузовом «купе». Это привело к созданию класса «Гран турер», больше известного по своим начальным буквам – «Джи-ти».

### **Изобретение наддува**

Нагнетатель, ставший самым значительным механическим нововведением, впервые был опробован на европейских гоночных трассах. Фактически, он представляет собой насос с приводом от двигателя, загоняющий воздух в цилиндры для повышения отдачи мотора. Появившись в 1923 году под капотом «ФИАТ-805», он являлся обязательным атрибутом спортивных автомобилей вплоть до начала 50-х.

Большинство производителей, принимавших участие в гран-при, создавали дорожные автомобили с нагнетателями. Примером может послужить великолепная «Альфа Ромео 8-Чи» 1931 года разработки Витторио Яно, способная разогнаться до 185 км/ч и стоившая 2400 долларов. Еще одним шедевром стал «Тип-55» фирмы «Бугатти», который был лишь немногим медленнее своего гоночного прототипа – победителя гран-при. В подходящую погоду из него можно было выжать почти 180 км/ч.

В Германии компания «Мерседес-Бенц» предлагала модель «Цэ-цэ-ка», оснащавшуюся массивным двигателем объемом 7,1 л с нагнетателем. Для нее развить скорость порядка 180 км/ч не составляло проблемы.

В той же стране появился и немного запоздалый игрок на поле именитых конкурентов – Баварский моторный завод, выпускавший свою продукцию под маркой «БМВ». Автомобили здесь стали делать в 1929 году, а до этого выпускали авиационные двигатели и мотоциклы. Несмотря на позднее начало, машинам вскоре привили спортивный дух и начали укреплять его техническим совершенством конструкции.

*Верхнее фото на следующей странице: Компания «Бугатти», как и «Альфа Ромео», производила дорогие и эксклюзивные спортивные автомобили с нагнетателями, близкие по своей конструкции к го-*

ночным. Изображенный на данной фотографии «Тип-55» оснащен рядным восьмицилиндровым двигателем объемом 2,3 л с двумя верхними распределительными валами. В основе его конструкции – мотор гоночной модели «Тип-51». Автомобиль стоил 1700 долларов.

**Верхнее фото:** Произведение инженерного искусства – «БМВ-328» 1938 года, продаваемая в Великобритании компанией «Фрезер-Нэш». Данный экземпляр как раз для Британского рынка, а потому руль здесь справа. Утопленные в крылья передние фары были лишь одним из признаков технического совершенства автомобиля.

**Верхнее фото на следующей странице:** Первое воплощение концепции автомобиля с европейской ходовой частью и дешевым, но мощным американским двигателем – модель «Рейлтон Эйт», созданная британской фирмой «Рид Рейлтон».

**Нижнее фото на следующей странице:** «Эм-джи Джей-2» 1932 года выпуска. Именно так многие представляют себе типичный спортивный автомобиль предвоенной эпохи. Кузов с запоминающимися линиями оставался на конвейере вплоть до 1955 года, претерпевая лишь небольшие изменения.

Появление в 1936 году «БМВ-328» в одночасье сделало все автомобили конкурентов устаревшими. Имея открытый двухдверный кузов с хорошей обтекаемостью, оригинальный двухлитровый двигатель с приводом клапанов коромыслами, реечный рулевой механизм и тормозную систему с гидравлическим приводом, модель могла развивать скорость более 150 км/ч, а ее гоночные версии – почти 180 км/ч.

Британские машины того же класса отстали от «БМВ» на сотни световых лет. Двухлитровый «Астон Мартин» – красивый, эксклюзивный, дорогой – безнадежно застрял в 20-х по конструкции. Так, он был тяжелее немецкой машины на 348 кг и мог развить скорость



лишь чуть более 130 км/ч. В связи с этим британская компания прекратила его производство в 1938 году, чтобы переосмыслить стратегию разработки автомобилей. Тем не менее, рынок недорогих спортивных автомобилей, одинаково подходящих для мужчин и женщин, вырос благодаря усилиям Сесила Кимбера, основателя марки «Эм-джи» (расшифровывается как «Моррис Гэражиз»).

Восхитительный «Миджет Модэл Эм» 1928 года его разработки с суживающейся хвостовой частью, оснащенный двигателем объемом 0,847 л с одним верхним распределительным валом, мог разогнаться только до 105 км/ч, но и стоил в Британии всего 175 фунтов стерлингов. За четыре года было сделано 3235 машин, что сделало этот «Эм-джи» самым популярным спортивным автомобилем в мире.

### **Задавая тон**

Необычайно талантливый конструктор Кимбер не остановился на достигнутом. Его модели «Джей-2» 1932 года было суждено определить облик спортивных автомобилей на следующие тридцать лет. В этой версии «Миджет» вызывал восторг нового поколения европейских – а после Второй Мировой войны и американских – автолюбителей бугорками торпедо, скошенными линиями дверей, бензобаком с ремненным креплением и крыльями обтекаемой формы.

В 30-е годы сильным соперником «Эм-джи» была фирма «Эс-эс», возглавляемая молодым Уильямом Лайонсом, который, как и Кимбер, сам разрабатывал внешний облик своих машин. Созданный им в 1936 году «Эс-эс Ягуар-100» с двигателем объемом 2,5 л и максимальной скоростью чуть более 150 км/ч получился одинаково быстрым и красивым. При этом он стоил всего 395 фунтов стерлингов. С появлением версии, оснащенной двигателем объемом 3,5 л, максимальная скорость поднялась почти до 170 км/ч, что для машины без нагнетателя было выдающимся результатом. После войны фирма

Лайонса сменит название на «Ягуар» и встанет в один ряд с величайшими производителями спортивных автомобилей.

В том же сегменте автомобильного рынка, что и «Эс-эс», выступала компания «Рейлтон», однако формула создания машин у опытного инженера Рида Рейлтона была совершенно другой. Его модель «Эйт» 1933 года оснащалась мощным и дешевым четырехлитровым рядным восьмицилиндровым двигателем, любезно предоставленным американской автомобильной компанией «Хадсон». Несмотря на нижнее расположение клапанов и примитивную систему смазки разбрызгиванием на большие головки шатунов, мотор наделил «Рейлтон» потрясающими характеристиками. Способный разогнаться до 100 км/ч менее чем за 13 секунд, даже с кузовом «седан» он мог достичь почти 150 км/ч. А цена не доходила и до 700 долларов. Эта формула создания автомобилей будет широко применяться в послевоенные годы.

#### **1945-1950 Появление «Феррари» и «Порше»**

После окончания войны в 1945 году большинство производителей не спешили выпускать новые модели, ведь всеядный рынок охотно принимал и машины разработки 1939 года. Британия – при поддержке правительства – продолжила делать традиционные двухдверные открытые автомобили, ориентированные на экспорт в США, где они пользовались неплохим спросом. А вот в континентальной Европе появились две новые фирмы, которым суждено было создавать одни из лучших спортивных моделей послевоенного времени – чаще всего с кузовом «купе».

В 1948 году Энцо Феррари начал производство модели «166» в Италии, а Порше создал модель «356» - первую из легендарной серии. А времена – они менялись, вместе с переделом мира.

### **«Эйч-ар-джи-1500»**

Максимальная скорость: 137 км/ч.

*Фото справа: Полторалитровый двигатель машины 1949 года, изображенной ниже. Он работал мягче, чем агрегат фирмы «Медоус», которому он пришел на смену. Сдвоенные карбюраторы фирмы «Скиннерс Юнион» и выпускной коллектор с четырьмя отдельными патрубками были отличительной особенностью «Эйч-ар-джи».*

*Нижнее фото: Модель «Эйч-ар-джи Аэродайнэмик» была представлена в 1946 году, хотя прототип, изображенный на фото, был создан в 1940-м. Кузова делались фирмой «Фокс и Николл», и, к сожалению, очень малая часть из них сохранилась из-за плохого качества изготовления.*

Фирма «Эйч-ар-джи» начала свое существование в 1935 году, но создавала машины, конструкция которых была нарочито проста и уходила корнями в двадцатые. Несмотря на это, легкие и приземистые открытые двухдверные автомобили были вполне серьезными: с полуторалитровым двигателем они легко набирали почти 140 км/ч.

Сама компания была названа так в честь трех ее основателей. Тед Хэлфорд разрабатывал автомобили «Вейл Спешл», выпускавшиеся с 1933 по 1936 годы. Гай Робинс был инженером-конструктором в фирме «Троян». Последний из троицы, Рон Годфри, был одним из создателей мотоцикла «Джи-эн» – предшественника «Фрезер-Нэш». Машины «Эйч-ар-джи» унаследовали характерные четвертьэллиптические рессоры в передней подвеске, что делало их жесткими на ходу.

Выпускаемые на небольшом заводе в городке Толуорт, графство Саррей, «Эйч-ар-джи» оснащались полуторалитровым двигателем «Медоус-4 И-ди». Открытый двухдверный алюминиевый кузов был практичным и в то же время соответствовал традициям. Фирма рассчитывала на клиентов, раньше покупавших машины марки «Фрезер-Нэш» с цепным приводом колес, которые к 1935 году практически перестали выпускать. Однако автомобиль, получивший ласковое прозвище «Хёрг», имел обычный карданный привод на задние ведущие колеса.

### **Идеален для гонок**

Машина подходила для разных видов соревнований. На ней участвовали в ралли, в грунтовых и дорожных гонках. Она позволяла развить скорость более 145 км/ч. К сожалению, после 1938 года на автомобилях перестали устанавливать двигатель «Медоус» с толкателями клапанов. Вместо него с 1939 года стал доступен верхнеклапанный мотор «Сингер» объемом 1074 см<sup>3</sup>, ранее устанавливавшийся на седан «Сингер Бэнтам». Доработанный на заводе в Толуорте агрегат развивал 44 л.с. и позволял модели «1100» преодолевать рубеж в 120 км/ч. В модели «1500» использовался двигатель объемом 1435 см<sup>3</sup> – ход поршня в нем был уменьшен для того, чтобы вписать его в рамки полуторалитрового класса. На выпущенных после войны автомобилях стоял мотор объемом 1496 см<sup>3</sup>.

В 1945 году компания начала дополнительно выпускать модель «Аэродайнэмик-1500» с кузовом без выступающих арок крыльев, созданную по канонам континентальной Европы и разительно отличавшуюся от предлагавшихся под той же маркой машин 1939 модельного года. Но в 1947 году их производство было свернуто: всего заводские ворота покинул 31 автомобиль.

В ранние послевоенные годы «Эйч-ар-джи» неплохо выступали в соревнованиях. На их счету – победы в своем классе в гонках в бельгийском Спа<sup>9</sup>, и – что особенно достойно уваже-

---

<sup>9</sup> Здесь имеется в виду гонка «Гран-при Бельгии», впервые состоявшаяся в 1925 году на трассе Спа-Франкоршам, проложенной по дорогам общего пользования в районе бельгийских городов Спа, Франкоршам, Малмеди и Ставелот.

ния – в Ле-Мане<sup>10</sup>, где «Хёрг», помимо этого, занял восьмое место в общем зачете.

### **Конец эпохи**

Нехватка автомобилей в послевоенной Европе стала на короткое время гарантом существования восхитительно красивых, но конструктивно отсталых автомобилей марки «Эйч-арджи». Первой сняли с производства модель «1100» – к 1950 году было сделано 49 машин. Модель «1500» продержалась до 1955 года – часть из 138 выпущенных экземпляров оснащались двигателями объемом 1496 см<sup>3</sup> – их производство наладили позже. Сама компания стала заниматься исключительно инженерным делом, а 1960 году перестала существовать.

*Нижнее фото на следующей странице: Ультраконсервативный «Хёрг». Это облегченная версия «Ле-Ман-1500», стоившая больших по меркам 1949 года денег – 1775 долларов. Обратите внимание на четвертьэллиптические рессоры в передней подвеске, а также на тормоза с тросовым приводом.*

*Нижнее фото: Приборная доска отлично оснащенной модели «1500». Тахометр расположен перед водителем. Ручной тормоз – с не фиксируемой рукояткой.*

### **«Эм-джи Ти-си»**

Максимальная скорость: 121 км/ч.

---

<sup>10</sup> Имеется в виду гонка «24 часа Ле-Мана», проходящая ежегодно недалеко от французского города Ле-Ман.

*Фото справа: Приборная доска тщательно отреставрированной модели «Ти-си» 1947 года. Руль автомобиля регулировался по вылету, а спинка сиденья – по углу наклона.*

*Фото на следующей странице: Облик «Ти-си» с отличительными чертами, перенесенными без особых изменений с довоенной модели «Ти-би», до сих пор вызывает восторг у автолюбителей. Расположенный снаружи сигнальный гудок и подвижная фара были стандартным оборудованием.*

Как и в случае с «Эйч-ар-джи», конструкция «Ти-си» была родом из тридцатых. Однако на этом их сходство заканчивается, поскольку спортивные автомобили марки «Эм-джи» стали самыми популярными в мире в ранние послевоенные годы. Британское правительство поощряло экспорт машин с целью получать ценную иностранную валюту, и это помогло компании «Эм-джи» вывести на мировой рынок свой элегантный и практичный «Ти-си», способный разогнаться более чем до 120 км/ч. Первый успех ожидал модель в Австралии, а затем, еще более значительный, – в США.

Название «Эм-джи» расшифровывается как «Моррис Гэражиз». Марка была создана генеральным управляющим компании Сесилом Кимбером, обладавшим незаурядным чувством стиля и формы. Своим внешним видом «Ти-си» напоминал модель «Джей-2 Миджет» 1932 года. Этот открытый двухдверный автомобиль со спицами в колесах, двумя бугорками торпедо, скошенными дверьми и топливным баком с ремennым креплением, а также с крыльями обтекаемой формы, появившимися в 1933 году, заложил основу впечатляющего направления в стиле, просуществовавшего до 1955 года.

За «Джей-2» в 1934 году последовала «Миджет Модэл Пи», а затем, в 1936 году, и «Ти-эй» с двигателем «Вулзли» объемом 1,3 л, ставшая донором агрегатов для «Ти-си». В 1939 году появилась модель «Ти-би», похожая внешне, но оснащенная мотором фирмы «Моррис» объемом 1,2 л. С началом войны их производство прекратилось и возобновилось только в 1945 году, когда с конвейера завода «Эм-джи» в Абингдоне, графство Беркшир, начали выходить слегка видоизмененные автомобили модели «Ти-би», переименованные в «Ти-си». Первое время они были доступны только в черном цвете.

Конечно, этот «Эм-джи» был архаичным по конструкции. Передняя подвеска была зависимой, а аэродинамические качества кузова оставляли желать лучшего. Но неоспоримый шарм помог этой модели найти покупателей. Этому также способствовали почти полное отсутствие конкуренции в сегменте открытых двухдверных автомобилей и низкая цена – всего чуть более 700 долларов.

### **Ветер в волосах**

Те, кто был не прочь прокатиться на своем «Ти-си» с ветерком, могли сложить ветровое стекло. В таком виде маленькая и тряская машинка могла создать полную иллюзию движения со скоростью под 150 км/ч, хотя способна была развить чуть более 120 км/ч.

К моменту снятия модели с производства было выпущено 10000 экземпляров – беспрецедентно много. Доля экспорта составила 65 процентов. Именно «Ти-си» была той «первой спортивной машиной, которую полюбила Америка» из слогана компании. На ее основе была создана новая модель «Ти-ди», похожая внешне, но уже с независимой передней подвес-



кой. Из 30000 выпущенных автомобилей 80 процентов нашли своих хозяев в США. В 1953 году ей на смену пришла модель «Ти-эф» – последняя из серии. Ее сняли с производства в 1955 году.

Успех «Эм-джи» за океаном не остался незамеченным: в борьбу за свою долю рынка США в сегменте открытых спортивных автомобилей включились как британские, так и зарубежные конкуренты.

**Фото слева:** На «Ти-си» устанавливался надежный двигатель «Икспэг» компании «Моррис», а также мотор фирмы «Вулзли» - обе входили в одну корпорацию с «Эм-джи». На заводе в Абингдоне дополнительно устанавливали сдвоенные карбюраторы «Эс-ю».

**Нижнее фото:** Модель «Ти-си» 1947 года со скошенными дверьми и задними крыльями элегантной формы. Это сочетание создавало ощущение высокой скорости.

### **«Чизиталия-202 Гран-спорт»**

Максимальная скорость: 159 км/ч.

**Фото на следующей странице:** Хотя под маркой «Чизиталия» в основном выпускались автомобили с кузовом «купе», в 1947-48-м годах было собрано около 20 экземпляров в открытой версии. Кузова были созданы ателье «Гарелла» и «Стабилименти фарина». Машину, изначально названную «Снайдер спорт спешл», переименовали в «Снайдер Нувола».

*ри» после того, как знаменитый гонщик Тацио Нуволари<sup>11</sup> занял на ней второе место в ралли «Милле Милья»<sup>12</sup> 1947 года.*

Несмотря на более скромный, чем у автомобилей «Эм-джи» и «Эйч-ар-джи», мотор объемом 1,1 л, небольшое купе «Чизиталия» 1947 года было способно разогнаться почти до 160 км/ч.

Ни одна модель не показывает потенциал итальянской автомобильной промышленности послевоенного периода настолько хорошо, насколько это делает машина новообразованной марки «Чизиталия», созданной Пьеро Дузио – промышленником из Турина. У этого автомобиля была впечатляющая родословная – его спроектировал выдающийся инженер компании «ФИАТ» Данте Джакоза, ранее отвечавший за создание модели «ФИАТ-500 Тополино» 1936 года, одной из самых значимых машин среди европейских малолитражек периода между двумя мировыми войнами.

Джакоза начал работать в компании «Чизиталия» в качестве внештатного сотрудника. В 1946 году он спроектировал первую модель – одноместный гоночный автомобиль на пространственной трубчатой раме, оснащенный двигателем «ФИАТ» объемом 1,1 л и независимой передней подвеской на поперечной листовой рессоре. Его предполагалось использовать для демонстрации публике перед гонками «Гран-при». Но Дузио была нужна и дорожная модель, за разработку которой также должен был отвечать Джакоза.

---

<sup>11</sup> Тацио Джорджо Нуволари (1892-1953) – итальянский авто- и мотогощик. Чемпион Европы 1932 года.

<sup>12</sup> «Милле Милья» - гонка, проводившаяся в Италии с 1927 по 1957 годы на дорогах общего пользования.

К сожалению вскоре этот талантливый инженер был вынужден уйти и целиком посвятить себя работе в компании «ФИ-АТ». На его место пригласили Джованни Савонуцци, на этот раз зачислив его в штат.

Он, как и Джакоза, спроектировал автомобиль с кузовом «купе», поскольку такой кузов обладает лучшей обтекаемостью, теоретически давая возможность развить более высокую скорость.

Благодаря испытаниям в аэродинамической трубе у машины появились два больших стабилизирующих «плавника» на задних крыльях. С ними она развивала скорость в 196 км/ч. Однако модель не стала серийной, и по просьбе Дузио Савонуцци начал работу заново. В результате появилось купе с точно выверенными пропорциями, лишенное ненужных украшений. Производство разместили на заводе Пинина Фарины.

### **Отличная обтекаемость**

«Чизиталия-202 Гран спорт» с двигателем мощностью 55 л.с. была впервые представлена широкой публике на автомобильной выставке в Париже в 1947 году. Производство началось годом позже. Небольшие размеры автомобиля многих сбивали с толку – на самом деле он был быстрее, чем многие машины с более мощными двигателями, благодаря малому весу – всего 777 кг – и отличной обтекаемости. С мотором мощностью 60 л.с., который можно было установить за доплату, максимальная скорость составляла около 170 км/ч.

Чуть позже, в 1951 году, модель была признана шедевром мировой автомобильной промышленности. Наряду с семью другими машинами ее выставили возле Музея современного искусства в Нью-Йорке. Это очень благоприятно сказалось на

репутации кузовного ателье Пинина Фарины, хотя к тому моменту кузова для «Чизиталии» выпускались не только на заводе «Стабилименти Фарина», но и на заводе «Виньяле».

К сожалению Пьеро Дузио потерял интерес к своей дорожной модели, увлекшись созданием дорогого и полного сложных технических решений полноприводного автомобиля для гонок «Гран-при». Производство прекратилось в 1952 году. Всего около 170 счастливых смогли насладиться плодами его вдохновения.

***Верхнее фото:** На точно такой же «Чизиталии» с двигателем объемом 1,2 л в ралли «Милле Милья» 1948 года участвовал гонщик Таруффи<sup>13</sup>. До финиша он не добрался из-за поломки поршня.*

***Фото слева:** Серийное купе «Чизиталия» 1948 года работы ателье Пинина Фарины, принесшее ему международное признание.*

***Фото справа:** Созданная по последнему слову техники 1947 года модель, как и многие машины престижных итальянских марок, имела правое расположение руля.*

### **«Ягуар Икс-кей-120»**

Максимальная скорость: 193 км/ч.

***Нижнее фото:** Редкий экземпляр модели «Икс-кей-120» 1949 года с алюминиевым кузовом. Главными отличиями от машин со стальным кузовом были изогнутые вертикальные стойки крепления ветрового стекла и большие резиновые уплотнительные кольца – остальное было одинаковым. На*

---

<sup>13</sup> Пьеро Таруффи (1906-1989) – гонщик «Формулы-1». Принял участие в 18 гонках серии. Чемпионом не становился.

*фотографии изображен экземпляр с правым расположением руля, однако львиная доля этих машин ушла в США, и у всех из них руль находился слева.*

В 1948 году на автомобильной выставке в Лондоне была представлена первая из легендарной серии «Икс-кей» модель «120». Называлась она так потому, что была способна развить невиданную для дорожных автомобилей того времени скорость в 120 миль в час, что соответствует 193 км/ч. Сама серия просуществовала до 1961 года, когда модель «150» сменил ее преемник – сенсационный «И-Тайп».

Незаурядные показатели динамики и скорости машине обеспечивал шестицилиндровый двигатель объемом 3,4 л с двумя верхними распределительными валами – знаменитый мотор «Икс-кей», разработанный во время войны для установки на новый седан «Марк VII». По иронии судьбы последний был запущен в серийное производство уже после двухдверной модели.

### **Экспортная модель**

Талантливый руководитель фирмы «Ягуар» Уильям Лайонз, занимавшийся также созданием кузовов для своих автомобилей, позаботился о том, чтобы новая модель не только хорошо ездил, но и красиво выглядела. «Икс-кей-120» был представлен в период, когда Британское правительство ориентировало местных производителей на экспорт, поэтому подавляющее большинство машин выезжали из ворот завода в Ковентри в леворульном исполнении для американского рынка.

Заявленные характеристики «Икс-кей», созданного на шасси седана «Марк V», привели всех в изумление. Однако многие

не поверили Лайонзу, и тот пошел на хитрость, слегка доработав предназначенный для скоростных испытаний автомобиль. В 1949 году этому автомобилю удалось разогнаться до 212 км/ч на трассе «Яббеке» в Бельгии, что окончательно сняло все сомнения скептиков.

Модель «120» пользовалась большим спросом. Кузова первых 240 экземпляров были сделаны из алюминия, но в дальнейшем использовалась сталь, что слегка увеличило вес машин.

Используемый на «Икс-кей» двигатель определенно оказался удачным. Еще в довоенных лет схема с двумя распределительными валами пользовалась дурной славой из-за своей сложности, однако новый мотор оказался надежным и долговечным – настолько, что его выпуск продолжился до 1992 года.

### **Появление версии с откидным верхом**

В 1951 году в дополнение к «Икс-кей-120» с кузовом «родстер» стала выпускаться модель с откидным верхом. Автомобиль получился красивым снаружи и отличался улучшенной отделкой салона. В частности, искусственную кожу на передней панели заменили ореховым шпоном.

Начиная с 1952 года для обеих версий стали предлагать набор дополнительного оборудования. Он включал в себя две выхлопные трубы и изящные колеса со спицами и центральной гайкой крепления вместо обычных дисков. В комплект также входили распределительные валы с высоким подъемом клапанов и облегченный маховик, что позволило добавить 20 л.с. к тем 160 л.с., которые развивал мотор 1948 года.

Наконец, в 1953 году появилась последняя версия модели «Икс-кей-120» с откидным верхом, сочетающая в себе комфорт закрытого кузова и возможность испытать непередаваемые ощущения от езды с опущенной крышей. Технически все три машины мало отличались друг от друга, однако на автомобилях последних лет выпуска устанавливался менее шумный задний мост типа «Солсбери».

Производство «Икс-кей-120» прекратилось в 1954 году. К тому времени компания «Ягуар» стала одним из мировых лидеров по производству спортивных автомобилей.

**Фото слева:** Легендарный двигатель модели «Икс-кей-120» с двумя распределительными валами, с которым машина развивала максимальные 193 км/ч. Отсутствие болтов в передней части крышки головки блока цилиндров говорит о том, что перед нами мотор первых лет выпуска.

**Фото справа:** Рулевое колесо у большинства машин 120-й модели было черного цвета, а для «Икс-кей-150» иногда предлагался и белый цвет. Сложенная крыша располагалась за сиденьями.

**Нижнее фото:** Этот замечательный «Ягуар-Икс-кей-120» с кузовом «купе» в раллийной окраске оснащен колесами со спицами вместо традиционных дисков, а также ремнями для фиксации капота. В отличие от родстера, он мог похвастать наличием приборной панели и дверных накладок из ореха – как на седанах этой марки.

**Верхнее фото:** Облик «Икс-кей-140» был в основных чертах унаследован от знаменитого предшественника – «Икс-кей-

120». Новая модель оснащалась съёмным ветровым стеклом, что позволяло ее владельцам при желании участвовать в гонках. Данный экземпляр 1956 года был сделан для американского рынка, о чем свидетельствуют расположенный слева руль и большие повторители указателей поворота, встроенные в передние крылья.

**Фото справа:** Кокпит модели «Икс-кей-150» 1960 года с откидным верхом. Приборная панель отличалась от таковой на «Икс-кей-140». Впервые на серийном автомобиле марки «Ягуар» она была целиком обтянута натуральной кожей, а для оформления ее центральной части использовался контрастный по цвету материал.

Эстафету перехватила появившаяся в 1955 году и внешне очень похожая на предшественника модель «Икс-кей-140». Она была доступна с теми же вариантами кузовов, однако и без нововведений не обошлось. Так, для версии с откидным верхом предлагалась пара дополнительных сидений. Правда, из-за тесноты на них можно было разместить лишь детей, да и то не без криков протеста с их стороны. В отличие от знаменитого предшественника, цифра 140 в названии новой модели не указывала на максимальную скорость. Фактически она осталась такой же – 193 км/ч, однако «Икс-кей-140» быстрее разгонялся за счет более мощного двигателя, развивавшего 190 л.с. Для модели был доступен и набор дополнительного оборудования – с ним отдача мотора возрастала до 210 л.с. В комплект также входили колеса со спицами.

Внешне «Икс-кей-140» отличался от предыдущей модели более узкой решеткой радиатора с меньшим количеством планок и эмблемой на крышке багажника, свидетельствующей



щей о победах марки «Ягуар» в Ле-Мане. Внутри изменился рулевой механизм – он стал реечным, придя на смену устройству с шариковой гайкой.

Последней из серии стала модель «Икс-кей-150», появившаяся весной 1957 года. Внешние отличия от «Икс-кей-140» сводились к более высокой линии крыльев и к новой решетке радиатора – она стала шире и отличалась более узкими планками. Вначале автомобиль предлагался либо с закрытым кузовом, либо со складным верхом. На все без исключения машины ставились колеса со спицами и дисковые тормоза. Существовала также и версия «Эс», то есть оснащенная набором дополнительного оборудования.

В салоне произошли значительные изменения. Красивая передняя панель и дверные накладки из ореха ушли в прошлое, им на смену пришли детали, обтянутые кожей. При этом центральная часть передней панели отделялась контрастным по цвету материалом – более светлым.

### **Строго двухместный**

Открытая версия появилась только в марте 1958 года. В отличие от «Икс-кей-120» и «Икс-кей-140», на нее устанавливалось изогнутое лобовое стекло без традиционных козырьков. Машина также была строго двухместной, хотя запас пространства за передними сиденьями был увеличен – там предполагалось размещать багаж. Модель выпускалась и в версии «Эс», включавшей в себя усовершенствованную головку блока цилиндров с прямыми каналами и три карбюратора «Скиннерс Юнион» вместо двух. Такой «Икс-кей-150» мог разогнаться до 217 км/ч.

Машине было суждено стать самой редкой из семейства. Было собрано всего 2265 экземпляров, из них только 92 остались в Британии. Большая часть автомобилей была отправлена в Америку.

«Икс-кей-150» пережил модернизацию в 1960 году. Появился новый двигатель объемом 3,8 л. На выбор предлагались две головки блока цилиндров – с двумя карбюраторами или с тремя. Соответственно, мощность мотора варьировалась от 260 л.с. до 265 л.с. Максимальная скорость не изменилась, зато улучшилась динамика.

В 1961 году модель сняли с производства. Ее преемником стал великолепный «И-Тайп», оснащавшийся тем же мотором с тремя карбюраторами. Тринадцатилетняя история развития семейства «Икс-кей» подошла к концу.

***Нижнее фото:** Еще один американский экземпляр – «Икс-кей-150-Эс». В этой версии двигатель оснащался головкой блока цилиндров с прямыми каналами, заимствованной у гоночной модели.*

***Нижнее фото:** Двигатель родстера «150-Эс» с тремя карбюраторами.*

### **«Феррари-166 Интер»**

Максимальная скорость: 161 км/ч.

Данная модель уникальна – это первый дорожный автомобиль, созданный Энцо Феррари. Справедливости ради следует отметить, что по-настоящему первым стал гоночный «Тип 125», построенный им еще в 1947 году. Однако та машина не была предназначена для дорог общего пользования. Необычным для того времени решением стало использование 12-

цилиндрового V-образного двигателя объемом 2 л с углом развала цилиндров в 60 градусов и двумя верхними распределительными валами – по одному на каждую половину мотора. Агрегат был сделан специально для Феррари инженером Джоаккино Коломбо – создателем знаменитой гоночной «Альфа Ромео Альфетта» 1938 года.

Основу модели «166» составляла пространственная рама из труб овального сечения. Жесткость рамы повышала передняя подвеска на поперечной листовой рессоре. В подвеске заднего ведущего моста использовались обычные полуэллиптические рессоры. Машина оснащалась пятиступенчатой коробкой передач с синхронизаторами на третьей и высшей передачах.

### **Энцо Феррари**

В 30-е годы Энцо Феррари был директором спортивного подразделения компании «Альфа Ромео». Вот где зародился подход к автомобильным соревнованиям, который он перенес во вскоре созданную им фирму. В 1947–1948-м годах все выпущенные в Маранелло машины участвовали в гонках. Финансирование выступлений проводилось либо заводом, либо самими владельцами автомобилей.

«Феррари-166 Интер» был представлен с кузовом от гоночной модели «166 Спорт». Однако новый автомобиль предназначался для туристических поездок, как бы ни парадоксально это звучало. В 1948 году на автосалоне в Турине были показаны два первых экземпляра с кузовами «купе» работы известной фирмы «Каррозzeria Туринг». Пространственные рамы для них были изготовлены из труб небольшого диаметра для снижения веса.

Своим внешним видом этот «Феррари» напоминал одну из моделей марки «Альфа Ромео». Открытый кузов для этой модели, называемый «Барчетта» («Лодочка»), со строгими пропорциями и характерной передней частью, был также создан фирмой «Каррозzeria Туринг». Его форму часто копировали другие производители автомобилей.

***Верхнее фото:** Одна из множества машин с кузовом «купе» без центральной стойки, которые фирма «Каррозzeria Туринг» строила на шасси модели «166». Все они практически не отличались друг от друга. Несмотря на то, что производство было налажено в Италии, автомобили выпускались с правым расположением руля.*

***Фото справа:** «Феррари-166 Спайдер Корса» – гоночная версия модели «166» с открытым двухместным кузовом и минимальным набором для защиты от непогоды. Обратите внимание на длинный капот, под которым скрывался 12-цилиндровый V-образный двигатель. Такие моторы и по сей день остаются особенностью машин этой марки.*

В то время компания «Феррари» выпускала только шасси – кузова изготавливались по индивидуальным заказам клиентов. Вот почему едва ли найдутся две абсолютно одинаковые машины модели «166». Пять кузовов изготовила фирма «Каррозzeria Туринг», производством остальных занимались другие знаменитые ателье – «Стабилименти Фарина», «Виньяле», «Бертоне», «Алемано» и «Гия».

### **Победы на трех престижных гонках**

Способность набирать и долгое время поддерживать скорость около 160 км/ч помогла машинам модели «166» в 1949 году выиграть три самые престижные гонки – «Милле Милья», «Тарга Флорио»<sup>14</sup> и «24 часа Ле-Мана». Последнее соревнование проводилось впервые после окончания Второй мировой войны. Гонщики Кинетти<sup>15</sup> и Селсдон<sup>16</sup> проехали трассу со средней скоростью в 132,4 км/ч. Машины «Феррари» становились первыми в Ле-Мане еще 9 раз.

За два года было выпущено 39 экземпляров модели «166», из них три в версии «Спорт» и 36 в версии «Интер». Хотя они и были занесены в каталог выпускаемой фирмой продукции 1953 года, еще в 1952 году им на смену пришла модель «212» с двигателем объемом 2,5 л. Ведь компания быстро развивалась!

***Фото справа:** Энцо Феррари утверждал, что выбрал мотор V12 потому, что такие двигатели использовались компанией «Паккард» в 1915 году. Однако в предвоенные годы их также устанавливали на свои модели фирмы «Мерседес-Бенц» и «Альфа Ромео».*

***Фото слева:** Спартанская двухместная «барчетта», созданная ателье «Каррозерия Туринг» на шасси модели «166». В центральной части капота расположен воздухозаборник для охлаждения карбюраторов. Там же сбоку можно разглядеть знаменитую надпись «Суперледжера».*

---

<sup>14</sup> «Тарга Флорио» – гонка, проводившаяся с 1906 по 1977 годы на перекрытых дорогах общего пользования возле города Палермо в Сицилии.

<sup>15</sup> Луиджи Кинетти (1901-1994) – знаменитый итальянский автогонщик. Три раза выигрывал гонки «24 часа Ле-Мана»: в 1932, 1934 и 1949-м годах. В 1946 году получил гражданство США.

<sup>16</sup> Питер Митчелл-Томпсон (1913-1963), 2-й барон Селсдон.

***Фото справа:** Кокпит «барчетты». Хорошо заметна кожаная отделка по его периметру. Также привлекает к себе внимание эмблема с гарцующим жеребцом на ступице рулевого колеса.*

### **«Фрезер-Нэш Ле-Ман Реплика»**

Максимальная скорость: 209 км/ч.

***Нижнее фото:** Данный экземпляр модели «Ле-Ман Реплика» имеет богатую историю. Он был выставлен в виде шасси на автосалоне в Турине в 1950 году, затем его купил итальянский гонщик граф «Джонни» Лурани<sup>17</sup>. Для своей новой машины граф заказал в ателье «Мотто» кузов «купе». Позже автомобиль вернулся в Британию, где реставратор Дик Кроствэйт заменил итальянскую надстройку копией кузова, устанавливавшегося на модель по умолчанию.*

Способный развить скорость более 200 км/ч, «Фрезер-Нэш Ле-Ман Реплика» был хорошо продуманным дорогим спортивным автомобилем, созданным в духе традиций автомобилестроения континентальной Европы. С его происхождением не все до конца ясно, хотя известно, что технически он представлял собой развитие легендарной модели «328» 1936 года компании «БМВ». Начиная с 1935 года и до начала войны в 1939 году, она выпускалась на мощностях британского завода под маркой «Фрезер-Нэш-БМВ».

В 1945 году глава «Фрезер-Нэш» Гарольд Джон Олдингтон решил объединить свою фирму с Бристольской авиастроительной компанией, желавшей выйти на автомобильный ры-

---

<sup>17</sup> Джованни Лурани Чернуски (1905-1995), граф Кальвенцанский – итальянский автомобильный инженер, автогонщик и журналист.

нок. Было решено, что помимо сборки машин марки «Бристоль» в Филтоне, партнеры займутся разработкой нового поколения автомобилей под маркой «Фрезер-Нэш», которые должны будут по-прежнему выпускаться на заводе в Айлуорте, графство Мидлсекс.

Новообразованный союз получил не только чертежи «БМВ»: из освобожденной союзниками части Германии в Британию были отправлены и инженеры. Таким образом, в 1947 году стало серийно выпускаться купе «Бристоль-400», воплотившее в себе основные достижения баварской компании. Тогда же сотрудничество двух британских фирм прекратилось.

Производство машин под маркой «Фрезер-Нэш», также созданных по технологиям «БМВ», началось в 1948 году. Были представлены сразу две модели – широкая двухместная «Фаст Турер» и более мощная, жесткая и стремительная «Хай Спид». Обе они были разработаны под руководством бывшего главного инженера «БМВ» Фрица Фидлера. Так, кузова для них были созданы на основе трубчатого каркаса модели «БМВ-328». Мощный двухлитровый шестицилиндровый двигатель с приводом клапанов коромыслами был взят с той же машины и уже использовался фирмой «Бристоль»

#### **«Хай Спид»**

Для второй послевоенной модели марки «Фрезер-Нэш» мотор был доработан и развивал 120 л.с. против 80 л.с. у «Фаст Турер». Двухдверный обтекаемый кузов получился очень практичным, в чем была немалая заслуга Фидлера. Вдобавок машина оснащалась крыльями мотоциклетного типа. Стоила она 4300 долларов, что по тем временам было очень дорого.

За эту сумму можно было приобрести сразу шесть «Эм-джи Ти-си»!

Очевидно, что модель создавалась для соревнований. На проведенной впервые после войны гонке «24 часа Ле-Мана» в 1949 году выступавшие на «Хай Спид» Норман Калпан и Гарольд Джон Олдингтон заняли почетное третье место, показав среднюю скорость в 126,38 км/ч. После этого события модель переименовали – начиная с 1950 года, она стала называться «Ле-Ман Реплика». В 1952 году была упрощена конструкция шасси, а уже в следующем машину сняли с производства. Всего было выпущено 34 экземпляра.

Что касается первой послевоенной модели, то она пережила несколько смен названий – «Фаст Турер», «Родстер», «Милле Милья» и, наконец, в 1952 году после очередной модернизации стала называться «Тарга Флорио». В 1953 году специально изготовленное для выступления в Ле-Мане купе заняло первое место в классе автомобилей с объемом двигателя 2 л. Последним из серии стал родстер «Себринг», построенный всего в трех экземплярах за 1954–1956-й годы. С окончанием их производства завершилась тридцатидвухлетняя история марки «Фрезер-Нэш».

*Фото слева: Впечатляющий инструментарий. Главное место отведено двум приборам с блюдами диаметром 127 мм – спидометру, размеченному до 120 миль в час (200 км/ч) и тахометру, размеченному до 6000 об/мин. В дополнение к ним установлены указатели температуры воды и масла. С помощью напольной педали водитель также мог включить насос централизованной смазки ходовой части автомобиля.*



***Нижнее фото:** То, что обычно видели другие водители, когда «Ле-Ман Реплика» обгонял их. Открывающаяся задняя часть появилась на автомобилях поздних выпусков. На машину устанавливался топливный бак объемом 91 л. Выхлопная система на данном экземпляре полностью оригинальная, от выпускных патрубков до небольшого глушителя на конце.*

***Нижнее фото:** Двигатель «Бристоль» с родословной «БМВ», устанавливавшийся на машины «Фрезер-Нэш». Три карбюратора «Солекс» располагались на алюминиевой головке блока цилиндров сверху, а не сбоку. Этого потребовал оригинальный механизм привода клапанов коромыслами.*

#### **«Аллард Джей-2»**

Максимальная скорость: 209 км/ч.

***Нижнее фото:** Облегченная версия «Джей-2 Икс» для американского рынка с двумя ветровыми экранами вместо лобового стекла. Несмотря на удлиненную переднюю часть, рессорная подвеска от стандартного «Джей-2» осталась без изменений.*

Сидни Аллард в довоенные годы продавал автомобили фирмы «Форд» в Лондоне и участвовал в соревнованиях на созданных им же машинах с американскими моторами V8. В 1938 году он начал их мелкосерийное производство в собственной мастерской, расположенной на южной окраине столицы, в районе Клэпхэм. С началом войны работа прекратилась и была возобновлена лишь в 1946 году.

Тогда Аллард создал небольшой двухместный автомобиль «Кей-1» с характерной ниспадающей радиаторной решеткой. При разработке внимание уделялось простоте конструкции, а

также хорошему соотношению массы и мощности. Ходовая часть получилась довольно незатейливой: независимая передняя подвеска представляла собой разрезанную посередине балку моста, части которой были соединены между собой шарниром и крепились к поперечной рессоре, словно позаимствованной у какой-нибудь «Жестянки Лиззи». Трехскоростные коробки передач носили марку «Форд».

### **«Ралли Монте-Карло»**

Благодаря мощному нижнеклапанному двигателю V8 модель «Кей-1» получилась не только быстрой, но и надежной. Вслед за ней в производство пошли более сложные по конструкции четырехместные автомобили «Эл» и «Эм-1», а сам Сидни даже выиграл «Ралли Монте-Карло» за рулем следовавшего позднее седана «Пи-1».

Однако при создании спортивной модели «Джей-2» Аллард вновь поставил во главу угла простоту. Получилась машина со съемным открытым двухдверным кузовом, лишенным даже дверей, и с крыльями мотоциклетного типа – еще более незатейливая, чем «Кей-1». Идеальный вариант для энтузиастов, использующих в гонках тот же автомобиль, на котором они добрались до трассы. По сравнению с «Кей-1» значительно изменилась подвеска: сзади стала использоваться схема «Де-Дион», а на смену рессорам пришли пружины.

Даже с двигателем V8 марки «Форд», а точнее с его верхнеклапанной версией для автомобилей «Меркьюри», «Джей-2» был способен разогнаться до 161 км/ч. Но действительно быстро модель поехала с появлением на ней американских моторов нового поколения. Следует отметить, что эти моторы ставились только на машины, предназначенные для рынка

США, поскольку из-за действовавших в Великобритании ограничений на импорт компания не могла себе позволить закупать новые двигатели в больших количествах.

Однако несколько агрегатов все же были приобретены для использования на экспериментальных моделях. Так, двигатель «Кадиллак» объемом 5,4 л и мощностью в 160 л.с., установленный на модель «Джей-2», позволял машине развивать максимальные 209 км/ч. При этом скорости в 129 км/ч она достигала на первой передаче, а на второй разгонялась до 161 км/ч!

С такими характеристиками «Аллард» мог легко обогнать своего конкурента – «Ягуар Икс-Кей-120». Особо увлеченные американцы даже ставили альтернативные двигатели V8 того же объема марок «Олдсмобил» или «Крайслер». Последний устанавливался на доработанную модель «Джей-2 Икс» 1952 модельного года. Внешне она напоминала предшественника. Главным отличием стала более длинная носовая часть, поскольку для удобства водителя и пассажира двигатель был смещен вперед на 178 мм.

В том же году на смену «Джей-2 Икс» пришла модель «Джей-Эр» с мотором «Кадиллак» – последняя из серии. Новый обтекаемый кузов сильно отличал ее от «Джей-2 Икс», облик которой был подчеркнута функционален. Всего было сделано 187 автомобилей серии «Джей». Из них 99 «Джей-2», 83 «Джей-2 Икс» и только пять «Джей-Эр». К 1960 году марка «Аллард» прекратила свое существование.

*Верхнее фото: «Джей-2» с оригинальным ветровым стеклом и характерными треугольными окошками по бокам. Запасное колесо могло крепиться с любой стороны.*

**Фото слева:** «Джей-2» с мотором V8 марки «Форд» объемом 3,6 л, собранным в Англии. Несмотря на нижнее расположение клапанов, двигатель развивал 90 л.с. вместо 85 благодаря алюминиевым головкам цилиндров.

#### **«Хили Сильверстоун»**

Максимальная скорость: 169 км/ч.

**Нижнее фото:** Салон «Хили Сильверстоун». Данный автомобиль 1950 года выпуска принадлежит к серии «И-Тайп», однако он немного шире оригинальной модели. На нем также установлено нераздельное сиденье вместо двух ковшеобразных и телескопический рулевой вал.

**Нижнее фото:** «И-Тайп Сильверстоун» можно безошибочно опознать по воздухозаборнику на вершине капота. Сразу видно, что модель была создана для гонок. Об этом свидетельствуют и легкоъемные крылья, и фары, спрятанные за радиаторной решеткой, но самым большим и дорогим нововведением является независимая передняя подвеска на продольных рычагах из легкого сплава.

**Фото справа:** Сзади у машины находился 77-литровый топливный бак. Там же располагалось запасное колесо, а его выступающая часть выполняла функции отсутствующего из соображений экономии бампера. Доступ к его креплению осуществлялся через небольшое отверстие прямо над номерным знаком.

Раллийный гонщик Дональд Хили начал производить автомобили под собственной маркой в 1946 году. Восемь лет спустя из ворот небольшого завода в городе Варвик выезжали машины не менее восьми моделей, самая быстрая из которых

– «Сильверстоун» – могла разогнаться до 169 км/ч. Большинство из них оснащались двигателем «Райли».

Первые «Хили» – родстер «Уэстленд» и седан «Эллот» стали одними из самых быстрых автомобилей своего времени. Так, на одной из итальянских автострад последний смог разогнаться до 168,5 км/ч. В этом была заслуга мотора «Райли», который при объеме в 2,5 л развивал мощность в 104 л.с.

Машины получились недешевыми: например, седан стоил 2240 долларов. А 1948 году правительство Великобритании увеличило налог на покупку автомобилей ценой более 1400 долларов вдвое – с  $33\frac{1}{3}\%$  до  $66\frac{2}{3}\%$ . Это подставило под удар небольшую компанию, только начинавшую развиваться.

В результате в 1949 году появилась намного более доступная модель «Сильверстоун», названная в честь недавно открытой в Англии одноименной гоночной трассы. Машина создавалась для участия в популярных в Великобритании и США клубных гонках. При цене в 1365 долларов она не попадала под действие нового налога и облагалась старым, составлявшим  $33\frac{1}{3}\%$  от этой суммы.

За основу взяли ходовую часть от «Хили-100». Двигатель и коробка передач были смещены назад на 203 мм, а задняя часть была доработана, чтобы разместить там 73-литровый топливный бак.

### **Спрятанные от ветра фары**

Так как основной упор был сделан на простоту конструкции и низкую стоимость, кузов получился незатейливым. Его создавал Лен Хеджес из бирмингемской фирмы «Пэнэлкрафт». Для улучшения обтекаемости передние фары были спрятаны

за радиаторной решеткой – как на довоенных автомобилях «Пежо».

Непривычной была конструкция лобового стекла – его сделали опускающимся внутрь кузова, чтобы избавить спортсменов от необходимости снимать его перед соревнованиями. В целях экономии решено было обойтись без заднего бампера, а его функции стало выполнять запасное колесо, расположенное горизонтально в специальной нише. Новая модель получилась легче предшественников примерно на 200 килограммов. Поэтому неудивительно, что она легко разогналась почти до 130 км/ч на третьей передаче. А если водитель продолжал давить на педаль газа, разгон продолжался до отметки в 160 км/ч.

В 1949 году один экземпляр принял участие в организованной Британским автоспортивным клубом «Гонке серийных автомобилей». Выступавший за его рулем спортсмен стал призером в командном зачете. Примечательно, что соревнование проводилось на трассе в Сильверстоуне. В следующем году на гонку приехали уже восемь автомобилей «Хили». Одним из них управлял Дункан Хэмилтон<sup>18</sup>. Проехав всю трассу со средней скоростью в 127 км/ч, он занял первое место в своем классе.

К сентябрю 1950 года удалось выпустить 105 автомобилей «Хили-Сильверстоун». После этого производство было свернуто. Сам Хили стал постепенно осознавать, что его машины слишком громоздкие, тяжелые и дорогие. В результате рабо-

---

<sup>18</sup> Дункан Хэмилтон (1920-1994) – британский гонщик-любитель.

ты над ошибками в 1952 году появилась новая модель – «Хилли-100».

### **«Порше-356»**

Максимальная скорость: 163 км/ч.

*Нижнее фото: Одна из первых машин марки «Порше», купе модели «356». К 1951 году, когда был выпущен этот экземпляр, история самой компании насчитывала лишь три года. В течение многих лет машина принадлежала страстной поклоннице автоспорта Бетти Хэйг. Плавные обводы кузова свидетельствуют о его тщательной аэродинамической проработке. В 1952 году состоящее из двух половинок лобовое стекло было заменено цельным.*

«Порше», одна из величайших немецких автомобильных компаний послевоенных лет. Мало кто знает, однако, что первая модель фирмы – «356» – начала выпускаться в Австрии, куда в 1944 году из Штутгарта было эвакуировано возглавляемое Фердинандом Порше конструкторское бюро. Оно переехало в маленький городок Гмюнд, на принадлежавшую семейству инженера бывшую лесопилку. Горы защищали эту местность от налетов англо-американской авиации.

В 1948 году сын именитого конструктора, Ферри, получив деньги за спроектированный им гоночный автомобиль «Чизиталия», решил начать выпуск собственных спортивных машин на агрегатах знаменитой модели «Фольксваген Жук». В разработке последней в 1933–38-м годах непосредственное участие принимал сам доктор Фердинанд Порше. Первый экспериментальный экземпляр был завершён в июле 1948 года – это было купе. Схожий с «Жуком» технически, автомобиль отличался от него новым кузовом обтекаемой формы.

Располагавшийся сзади форсированный четырехцилиндровый оппозитный двигатель воздушного охлаждения с двумя карбюраторами при объеме 1131 см<sup>3</sup> развивал мощность в 40 л.с. – на 15 л.с. больше, чем его исходный вариант. Однако на серийные машины устанавливался мотор объемом 1086 см<sup>3</sup>. Это было сделано для того, чтобы вписать участвующие в гонках «Порше» в класс автомобилей с объемом двигателя не более 1100 см<sup>3</sup>.

Эта необычная модель, способная разогнаться до 137 км/ч, также выпускалась с кузовом «кабриолет». Фабрика в Австрии работала вплоть до 1951 года, но еще годом ранее производство было перенесено в Штутгарт.

С возвращением в Германию Ферри начал активно модернизировать машину. В 1951 году за доплату стал устанавливаться мотор объемом 1286 см<sup>3</sup>, а еще через год появился полуторалитровый агрегат, развивавший в зависимости от модификации 54 л.с. или 69 л.с. Оснащенные более мощным двигателем машины получили приставку «Супер» к своему названию.

Последний скачок в объеме двигателей произошел в 1955 году с появлением мотора объемом 1,6 л или 1582 см<sup>3</sup>, если быть точным. Он развивал мощность до 75 л.с. Модель получила название «356-A» и выпускалась также со старыми двигателями объемом 1,3 л и 1,5 л. В версии «Супер» максимальная скорость автомобиля составляла более 160 км/ч. Вершиной гаммы стала версия «Каррера». О ней будет подробно рассказано в отдельной статье.

Все более важным для компании становился американский рынок. Специально для США производился облегченный



кабриолет «Спидстер-1600», созданный в духе знаменитых «барчетт» «Феррари». Модель печально известна тем, что за рулем такой машины насмерть разбился Джеймс Дин – звезда кино 1950-х годов.

### **Еще более мощный**

В 1960 году была представлена обновленная модель «356-Бэ». На нее устанавливался только 1,6-литровый мотор. В базовом исполнении он стал развивать 60 л.с. Более мощная версия «Супер-90» могла разгоняться до 177 км/ч. Последней стала модель «356-Цэ», появившаяся четырьмя годами позже. На ней впервые среди дорожных автомобилей «Порше» применялись дисковые тормозные механизмы спереди и сзади. В очередной раз была повышена отдача двигателей: теперь они развивали 75 л.с. и 90 л.с. соответственно. Машина продержалась на конвейере до 1965 года, когда ей на смену пришла знаменитая «девятьсот-одиннадцатая» с шестицилиндровым мотором. Ей суждено было стать основой постоянно расширявшейся модельной гаммы компании.

*Верхнее фото: Изображенный на данной фотографии «Спидстер» 1955 года также принадлежал Бетти Хэйг. Автомобиль был упрощенным вариантом модели «356», призванным повысить продажи компании на американском рынке. Главным недостатком машины был складной верх. В поднятом состоянии он выглядел неуклюже, а во время дождя еще и протекал.*

*Фото слева: Перепутать «Порше-356» с другой машиной невозможно. О том, что двигатель здесь установлен сзади, можно догадаться по расположению решетки воздухозаборника.*

*Нижнее фото: Оппозитный четырехцилиндровый двигатель объемом 1582 см<sup>3</sup> на машине модели «356-А». По сути он представлял собой глубоко модернизированный агрегат «Жука». На фото хорошо видны оба установленных на мотор карбюратора.*

### **1951-1960 Рост популярности спортивных автомобилей**

Благодаря бурному росту американской экономики в 1950-е годы Великобритания стала самым крупным в мире производителем спортивных машин. В то время автомобили в стране выпускали в основном компании «Ягуар» и «Эм-джи», а также новообразованная фирма «Остин Хили» и возрожденная «Триумф».

В континентальной части Европы концепция двухместного туристского автомобиля была воплощена в восхитительной модели «Мерседес-Бенц-300-Эс-эл». Германия вновь продемонстрировала свой инженерный потенциал во всей красе.

Во Франции появился «Фасель-Вега» с мощным и дешевым американским двигателем.

В самих США, где годами выпускали только семейные седаны, наконец-то представили свою первую спортивную модель. Ею стала «Шевроле-Корвет» с вездесущим мотором V8 под капотом.

#### **«Триумф Ти-ар-2»**

Максимальная скорость: 169 км/ч.

*Нижнее фото: Хотя модель создавалась с прицелом на американский рынок, простота конструкции и невысокая цена сделали ее популярной не только за океаном: примерно 30 процентов выпущенных машин нашли своих владельцев в Ве-*

*ликобритании. Поэтому, даже сегодня найти «Триумф» с правым расположением руля намного проще, чем автомобили конкурентов – компаний «Ягуар» и «Эм-джи». Изображенный на фото экземпляр оснащен колесами со спицами, предлагавшимися за дополнительную плату.*

Знаменитое семейство «Ти-ар» фирмы «Триумф» просуществовало почти 30 лет – с 1953 года, когда была представлена первая модель «Ти-ар-2», до появления «Ти-ар-7» в 1981 году.

В 1944 году компания «Триумф» находилась на грани банкротства. Ее выкупил сэр Джон Блэк, владелец фирмы «Стэн-дарт», чтобы в будущем создать марку, способную конкурировать с моделями «Эм-джи» и «Ягуар». Первая – «Ти-си Миджет» – открыла путь на рынок США британским автопроизводителям. Вторая – «Икс-кей-120» – изначально создавалась для американских клиентов при поддержке правительства. Нишу между ними и должен был занять автомобиль «Ти-ар», чье название расшифровывалось как ««Триумф» родстер».

Первый экспериментальный экземпляр, впоследствии названный «Ти-ар-1», был представлен на автомобильной выставке в Лондоне в 1952 году. На ходовую часть, заимствованную с модели «Стэн-дарт Флаинг-9», был установлен короткий и широкий открытый двухдверный кузов, созданный работавшим у Джона Блэка Уолтером Белгроувом. Двигатель был взят с нового седана «Вэнгард». Его объем при этом уменьшили до 1991 см<sup>3</sup>.

Изначально все эти элементы плохо сочетались между собой, однако инженеру компании «Стэн-дарт» Гарри Вебстеру и бывшему гонщику команды «Би-ар-эм» Кену Ричардсону удалось довести конструкцию до ума. При этом, правда, при-

шлось спроектировать новую, более прочную, ходовую часть. Наконец, в августе 1953 года, доработанная модель «Ти-ар-2» встала на конвейер.

### **Успех в ралли**

Мощность двигателя удалось поднять с 75 л.с. до 90 л.с. Теперь машина могла развивать скорость более 160 км/ч. Во многом благодаря этому в 1954 году «Ти-ар-2» пришел первым на Ралли имени Роджера Альберта Кларка. Огромный успех в самом начале истории модели стал лишь первым из множества. Однако продавалась машина не так хорошо, как выступала на соревнованиях: к осени 1955 года, когда производство было свернуто, удалось собрать лишь 8628 экземпляров, 70 процентов из которых нашли своих хозяев в США.

Появившаяся в 1956 году «Ти-ар-3» внешне походила на предшественницу. Отличить ее можно было по радиаторной решетке с мелкими ячейками, словно позаимствованной у «Феррари». В 1957 году модель стала оснащаться дисковыми тормозными механизмами на передних колесах, применявшимися на британском автомобиле впервые. В середине того же года стала выпускаться модернизированная версия «Ти-ар-3-Эй». И вновь единственным внешним отличием была радиаторная решетка, на этот раз во всю ширину кузова. Под капотом также произошли изменения: двигатель был форсирован до 100 л.с. Первое время машину продавали исключительно в США.

С этой машиной начался период расцвета серии «Ти-ар». С 1957 года по 1962 год было сделано около 61000 машин. Почти все они отправились в США.

В течение всего периода существования модели ее характеристики практически не менялись. Инженеры не стремились к революционным изменениям, зато постоянно дорабатывали существующую конструкцию. В итоге автомобиль стал популярным благодаря своей простоте и надежности. Именно эти качества были поставлены во главу угла при разработке второго поколения «Ти-ар», представленного в шестидесятых.

***Верхнее фото:** «Ти-ар-2» с утопленной внутрь кузова радиаторной решеткой. Ее перенесут вперед на модели «Ти-ар-3».*

***Фото слева:** Данный автомобиль был выпущен в 1954 году. Начиная со следующего года, у модели были уменьшены двери и появились пороги.*

***Нижнее фото:** Двигатель «Ти-ар-2» был таким же, как у модели «Стэндард-Вэнгард» и у трактора «Фергюсон».*

## **Приложение 2**

### **Оригинал переведенного фрагмента**

## **1886-1940 Birth of the Sports Car**

Performance motoring has now been with us for over 100 years. The arrival in 1901 of the assured, innovative Mercedes, a car that was specifically designed with speed in mind, marks the birth of the sports car.

Initially such vehicles were expensive and thus exclusive, as the Bentley, Bugatti, and Alfa Romeo marques of the inter-war years proved. But the appearance in the 1930s of the lower cost, visually attractive MG brought the sports car within the reach of a far wider public and created a buoyant market that continues to this day.

### **Birth of the Sports Car**

*Below: A sports car in everything but name, this 60hp Mercedes dates from 1903 and in that year it won two major races. The absence of windshield and doors was clearly no deterrent to the indefatigable motorists of the day.*

In the years prior to the outbreak of World War II fast cars were predominantly the preserve of an exclusive club of wealthy, young enthusiasts. They owned sports cars to capture the sheer delight and exhilaration of speed and to enjoy the sensation of rapid acceleration, the rip-roaring rasp of straight-cut gears or the scream from a supercharger that came in its wake.

And it was essentially an European passion. For the world's fastest road cars emanated principally from Germany, Italy, France, and, to a lesser extent, Great Britain.

When Karl Benz and Gottlieb Daimler, each working independently of the other, first created motor cars in Germany in 1886, the 'horseless carriages' they produced were capable of only around 10 mph (16km/h). Both were powered by rear-mounted single-cylinder engines. It was only when, in 1891, French engineer Emile Levassor transferred the power unit to the front of the car, from where it drove the rear

wheels via a clutch and in-line gearbox, that a configuration was born that was capable of almost infinite development.

Just 15 years after the German duo's pioneering efforts, the vehicle that should be accorded pole position on the historic starting grid of fast cars first saw the light of day. The 35hp Mercedes of 1901 was the work of Daimler's company, but it was designed after its founder's death by his able assistant, Wilhelm Maybach. Named after Mercedes Jellinek, the 10-year-old daughter of a valued Daimler customer, the designation was adopted to allay anti-Germanic feeling then prevalent in the all-important French market.

Featuring a low-slung pressed steel chassis and a fan-cooled honeycomb radiator, the Mercedes' engine used a throttle in the modern sense and employed soon to be universal mechanical inlet valves, rather than the atmospheric type then commonly in use. This potent car, capable of 60mph (96km/h) in its best known 60hp guise, was thus a design of great technical competence and it laid the foundations of a corporate high-performance image that endures to this day. (The merger with Benz to create the Mercedes-Benz marque did not occur until 1926.)

Mercedes was also in the forefront of motor racing although the grand prix, as such, did not exist until the first running of the French event in 1906. From then on racing cars would be in the vanguard of technological innovation that would then be passed down to the benefit of their roadgoing first cousins.

The French Peugeot company was responsible for the introduction in 1912 of the high efficiency twin-overhead-camshaft engine; this racing initiative was soon extended to sports cars which still use 'twin-cam' power units to this day. Prior to Peugeot's initiative most sporting models were powered by relatively simple side-valve engines. This certainly applied to Marc Birkigt's exquisite race-bred Alfonso Hispano-Suiza



of 1911 which used a 3.6 liter 'four' that featured a dated T-head design. It was capable of a sparkling, safe, and reliable 70 to 75mph (113-121km/h).

Later in the same year came Laurence Pomeroy's magnificent Prince Henry Vauxhall powered by a high revving 3 liter side-valve engine. It is often acclaimed as the world's first true sports car. This in turn gave birth to the equally impressive 4.5 liter 30/98 Vauxhall of 1913 which set the standard for British sports models of the 1920s. Able to attain over 80mph (129km/h) on the road, examples prepared for the racetrack could hit the magic 100mph (161km/h).

*Above: Laurence Pomeroy's landmark Prince Henry Vauxhall, so named because two examples entered the 1910 Prince Henry Trials enjoying a trouble-free run and proving themselves capable of 72mph (116km/h), a respectable speed from a 3 liter engine. The road cars were sold with a guaranteed speed of 65mph (105km/h). The company described them as 'light carriages suitable for travelling or speed work.*

*Above: A 3 liter Bentley of this type won the second Le Mans race of 1924 at 53.78mph (86.5 km/h).*

*Below: A continental sports coupe: the 1938 Touring-bodied Alfa Romeo 8C2900B which ran at Le Mans in 1938.*

The newly minted Bentley was Vauxhall's great rival of the 1920s and the 3 liter of 1921, the first of the line, could be pressed to exceed 90mph (145km/h). Powered by a single-overhead-camshaft engine, this configuration had been a significant feature of aero engine design during the war. W.O. Bentley went on to produce further variations on the same theme and his final 8 liter model could top the 100mph (161km) mark. With engine reliability a key tenet of Bentley's design philosophy, the big green cars from London's Cricklewood dominated the Le

Mans 24 hour race, the first of which was held in 1923, and they won the event on no less than five occasions between 1924 and 1930.

If Britain was a force to be reckoned with in sports car racing, the same could not be said of grand prix events which were dominated during the interwar years by the car makers of Continental Europe. The Italian Fiats and Alfa Romeos, the Bugattis from France, and, later, the might of the German Mercedes-Benz and Auto Union teams continued to push forward the frontiers of competition-charged technology.

The fevered and highly competitive atmosphere of the circuits stimulated the science of aerodynamics with racing car bodywork being tailored to reduce wind resistance and thus improve a vehicle's performance. By the 1930s this principle was being extended to road cars and the trend was given extra impetus by the arrival of straight, purpose-built, dual-carriage motorways. The Italian *autostradas* date from 1924 and Germany's first *autobahn* was opened in 1933.

While Britain remained faithful to the traditional open two-seater sports car, Europeans recognized that closed bodywork was more aerodynamically efficient. That is why both Porsche and Ferrari, two new makes which appeared in the early post-war years, featured predominantly coupe coachwork. This concept was to give birth to the grand tourer that became better known by its GT initials.

### **Invention of the 'blower'**

The most significant mechanical innovation, the supercharger - in effect an engine-driven pump that forces air into the cylinders to improve the volumetric efficiency of the power unit - was born on the motor racing circuits of Europe. Introduced in 1923 on the Fiat 805, the 'blower' continued to be an obligatory fitment on racing cars until the early 1950s.

Most of the manufacturers that participated in grand prix racing also produced supercharged sports cars. For instance, there was Vittorio

Jano's visually stunning Alfa Romeo 8C of 1931 which sold for \$2400 and which could attain 115mph (185km/h). And the delectable Type 55 Bugatti, similarly only one notch removed from a grand prix winner, could be wound up on a good day to exceed 110mph (177km/h).

In Germany Mercedes-Benz offered its SSK powered by a massive 7.1 liter supercharged engine which could easily hit 110mph (177km/h). Germany was also the home of a relative latecomer to motor manufacture, namely the Bavarian Motor Works (Bayerische Motoren Werke) which marketed its products under the BMW badge. It had built aero engines and motorcycles before initiating car production in 1929, and it soon introduced a performance ingredient to its increasingly sophisticated products.

***Below:** Bugatti, like Alfa Romeo, produced costly and exclusive supercharged sports cars that were closely related to their grand prix cars. This 1932 Type 55 is powered by 2.3 liter twin-overhead-camshaft straight eight engine that was based the Type 51 racer. Its price new was \$1700.*

***Above:** State of the art: a 1938 BMW 328 sold in Britain by Frazer Nash and thus right-hand-drive. Recessed, rather than free-standing, headlamps were just one of its advanced features.*

***Opposite above:** Railton eight - the concept of a cheap, powerful American engine mounted in a European chassis was pioneered in Britain by Reid Railton.*

***Opposite below:** For many the quintessential pre-war sports car, an MG J2 of 1932 vintage. Its memorable lines were to survive, in essence, until 1955.*

The BMW 328 sports car of 1936 made practically all of its competitors look dated overnight. With aerodynamically efficient open two-seater bodywork and integral headlights, an ingenious cross pushrod 2

liter engine, rack-and-pinion steering and hydraulic brakes, the 328 could attain 95mph (153km/h) while competition versions topped 110mph (177km/h).

This BMW was light years away from its British equivalent. The 2 liter Aston Martin was beautifully built, exclusive, expensive but with its engineering firmly rooted in the 1920s. It was, accordingly, some 7681b (348kg) heavier than the German car and only able to attain 82 mph (132km/h). In the event the Aston Martin company ceased production in 1938 to re-think its design strategy. However, the market for the lower-powered sports car for the man and women in the street was buoyant, thanks to the efforts of Cecil Kimber, creator of the MG marque (it stands for Morris Garages).

His delightful boat-tailed Morris Minor-based M-type Midget of 1928, powered by a 847cc single-overhead-camshaft engine, might only be capable of 65mph (105km/h) but it cost an affordable £175 in the UK and, with 3235 produced in four years, this MG was to become by far and away the world's most popular sports car.

### **Setting the pace**

Kimber, a stylist of formidable talent, was to go on to greater things and his J2 of 1932 was destined to set the visual pace for traditional sports car design for the next 30 or so years. This version of the Midget with its humped scuttles, cutaway doors, bolster fuel tank and flowing fenders was to delight a new generation of European enthusiasts and, after the World War II, American ones too.

MG's great rival of the 1930s was the SS marque, a company headed by young William Lyons, who, like Kimber, was responsible for styling his own products. With a top speed of 95mph (153km/h), his 2.5 liter SS Jaguar 100 of 1936 looked as well as it performed, yet it cost British drivers only £395. With the arrival of a 3.5 liter version in 1938, the

100 could attain 104mph (167km/h), a remarkable figure for an unsupercharged sports car. Lyons' company was renamed Jaguar after the war and it would establish itself as one of the world's great sporting marques. Chasing a similar market to SS was the Railton. An accomplished engineer, Reid Railton's formula differed radically from that of Lyons. His Eight of 1933 was powered by a large capacity but cheap 4 liter straight eight engine, courtesy of the American Hudson Motor Car Company. Despite the side valves and primitive splash lubrication to the big ends, the Railton tourer was an impressive performer. Able to sprint to 60mph (96km/h) in less than 13 seconds, even the sedan version could exceed 90mph (145km/h). And all for under \$700. It was a formula that was to be widely copied in the years that followed the outbreak of World War II in 1939.

### **1945-1950 Enter Ferrari and Porsche**

With the ending of the war in 1945, most fast car makers dusted off their 1939 models which were quickly snapped up by a car-hungry public. While Britain remained faithful to its open two-seaters, which attracted American buyers in the wake of UK government-directed exported drive, Continental Europe saw the birth of two new marques that would spawn some of the greatest performance cars of the postwar years - usually built in coupe form.

In 1948 Enzo Ferrari in Italy began the production of his 166 model and in the same year Porsche built the 356, the first of a legendary line. In this new world order times were certainly a-changing.

### **HRG 1500**

Top speed 85mph (137km/h)

*Right: The 1.5 liter engine of the 1949 car opposite. Smoother in operation than the Meadows unit it replaced, the twin SU carburetors and four-branch exhaust were peculiar to HRG.*

*Below: The Aerodynamic HRG was introduced in 1946 although this prototype dates from 1940. The bodies were produced by Fox and Nicholl but, sadly, build quality was poor and very few survive.*

An unashamedly pre-war design, it is not surprising to find that although the HRG dated from 1935, it was spiritually rooted in the 1920s. Yet these light, chunky, no-nonsense, open two-seaters were no sluggards and in 1.5 liter form were able to nudge 85mph (137km/h). The HRG took its name from its trio of creators. Ted Halford had created the Vale Special of 1933/36 vintage, while Guy Robins was a design engineer for Trojan. The last of the three, Ron Godfrey, had been one of the originators of the GN cyclecar, precursor of the Frazer Nash. The HRG similarly featured distinctive and unyielding front quarter-elliptic springs.

Built at a small factory in Tolworth, Surrey, the HRG was powered by the proven 1.5 liter Meadows 4ED engine. The open alloy two-seater body was both functional and traditional in look, and was designed to appeal to those customers who had previously bought chain-driven Frazer Nashes, the production of which had all but ceased by 1935. However, the Hurg, as it was affectionately known, used conventional shaft-drive to its live rear axle.

### **Ideal for competition**

A versatile competition car, used in cross-country rallies and trials and in sports-car racing, it was able to exceed 90mph (145km/h). Unfortunately the Meadows pushrod engine became unavailable after 1938, so from 1939 a choice of Singer overhead camshaft units were offered. The 1074cc four was courtesy of Singer's Bantam sedan but ministrations at Tolworth produced 44bhp and the HRG 1100 was capable of over 75mph (121km/h). The faster 1500 used a 1435cc engine - its

stroke was reduced to bring it within the 1.5 liter class, while the post-war cars employed a 1496cc unit.

In 1945, and in striking contrast to the 1939 models which were still offered, the company produced the supplementary Aerodynamic 1500 with full-width bodywork in the continental manner. But only 31 had been built by the time that its production ceased in 1947.

The marque did well in sports-car races in Europe in the early post-war years with class wins at Spa in Belgium in 1949 and, creditably, at Le Mans where a Hurg was not only placed eighth but also won its class.

### **The end of an era**

These car-hungry years guaranteed the survival of the delightfully anachronistic HRG in the short term, but it was only a matter of time before it succumbed. The 1100cc went first and ceased production in 1950 after 49 cars had been completed. However, the 1500, with 138 built, survived until 1955, latterly in 1496cc form. HRG continued as an engineering business until 1966 when it succumbed to voluntary liquidation.

***Below:** The ultra traditional Hurg. This is a lightened Le Mans 1500, expensive in 1949 at \$1775. Note the front quarter-elliptic springs and cable brakes.*

***Bottom left:** The dashboard of a 1500, well equipped with the rev counter placed in front of the driver. The hand brake is of the fly-off type.*

### **MG TC**

Top speed 75mph (121km/h)

***Right:** The dashboard of a sensitively restored 1947 TC. The steering wheel was telescopically adjustable and the seat back could also be altered.*

*Below: Essentially carried over from the pre-war TB, the TC's distinctive lines still delight enthusiasts today. The exposed horn and the spotlight were standard fitments.*

Like the HRG, the TC's design dated from the 1930s. However, here the similarities end because the MG became the world's most popular sports cars of the early post-war years. With the British government encouraging its car makers to export their products to gain valuable foreign currency, the stylish, practical two-seater, that was good for a top speed of 75mph (121km/h), brought MG a global audience, first in Australia and then, even more significantly, in America.

MG stands for Morris Garages and the company was the creation of its general manager, Cecil Kimber, who possessed a formidable flair for style and form. The TC's visual origins are to be found in the J 2 Midget of 1932. This open two-seater with its wire spoked wheels, double humped scuttle, cutaways doors and bolster gas tank, with all enveloping fenders following in 1933, fathered an impressive stylistic line that was destined to survive until 1955.

The J2 was succeeded by the P-type Midget of 1934, but the TC's mechanical forebear was the larger Wolseley-engined 1.3 liter TA of 1936. This was replaced by the outwardly similar but Morris-powered 1.2 liter TB of 1939. The war interrupted production and when the MG factory at Abingdon, Berkshire restarted motor manufacture in 1945, the TB was dusted off, mildly updated and renamed the TC. Initially it was only available in black.

Although by then an archaic design which lacked independent front suspension and sporting a body that did not possess a whiff of aerodynamic refinement, the public nevertheless responded to its undoubted charm. A car-hungry marketplace that was singularly bereft of open two-seaters, and a selling price of a little over \$700 did the rest.



## **Wind through the hair**

When the TC's hinged windshield was in the fold-flat position with the wind blowing through the driver's hair, it felt as though this harshly sprung little car was doing 90mph (145km/h), rather than the 75mph (121km/h) of which it was capable.

By the time production ceased in 1950, an unprecedented 10,000 of these MGs had been sold, of which 65 per cent were dispatched overseas. It was, to coin the company's corporate advertising slogan, 'the sports car America loved first,' and the TC paved the way for the outwardly similar TD. This was enhanced with independent front suspension. A total of 30,000 were produced, of which some 80 per cent found American customers. This was in its turn replaced by the TF of 1953, the last of the line, which survived until 1955.

But MG's transatlantic successes had not been wasted on its competitors at home and abroad. The race for the American sports car market was on!

*Left: The TC was powered by Morris's durable EXPAG unit, that was shared with in-house Wolseley. The twin SU carburetors were an Abingdon refinement.*

*Below: The 1947 TC showing its cutaway doors and elegantly shaped rear fenders which combined to convey a sense of speed.*

## **Cisitalia 202 Gran Sport**

Top speed **99mph** (159km/h)

*Below: Although the Cisitalia was principally produced in coupe form, there was also an open version of which about 20 examples were built in 1947/48. With bodies by Garella and Stabilimenti Farina and originally called the Spyder Sport Special, it was soon renamed the Spyder Nuvolari as the great Tazio Nuvolari drove one to second place in the 1947 Mille Miglia.*

Although the little Cisitalia coupe of 1947 was only powered by an 1100cc engine, which was significantly smaller than the HRG and MG power units, it was capable of close on 100mph(161km/h).

No model more expresses the potential of Italy's post-war motor industry than the newly-minted Cisitalia make, created by Turin industrialist Piero Dusio. It had an impressive pedigree, having been designed by Dante Giacosa, the distinguished Fiat engineer who was responsible for the Fiat 500 *Topolino* of 1936, one of the most significant European small cars of the interwar years.

Giacosa undertook his Cisitalia work on a freelance basis. In the first instance he designed, in 1946, a single-seater racer with tubular space-frame chassis and transverse leaf independent front suspension, powered by an 1100cc Fiat engine. It was intended as a curtain-raiser at grand prix events but Dusio also wanted a roadgoing version for which Giacosa was also to be responsible.

However, Fiat was soon demanding all his time and attention and his place was taken by a colleague, Giovanni Savonuzzi, who joined Dusio's company. He, like Giacosa, designed a coupe, rather than a convertible body in the British tradition, because a closed car is aerodynamically more efficient, and thus potentially faster, than an open one.

His first wind tunnel-refined design, which featured two large stabilizing fins, was capable of 122mph (196km/h) but it did not lend itself to production. At Dusio's behest Savonuzzi tried again and created an exquisitely proportioned coupe that was shorn of any unnecessary decoration. Its construction was entrusted to Pinin Farina.

### **Excellent aerodynamics**

Powered by a 55bhp engine, the Cisitalia 202 Gran Sport was launched at the 1947 Paris Motor Show. Production began in the following year but its size proved to be deceptive; it was found to be faster than many

larger-engined vehicles because of its excellent aerodynamics and low weight of 1713lb (777kg). When enhanced with an optional 60bhp engine, top speed was pushed to beyond the 105mph (169km/h) mark.

Then the car's styling attained international recognition when in 1951 it was lauded, along with seven others, by the New York Museum of Modern Art. The display enhanced Pinin Farina's coachbuilding reputation, although the Cisitalia's body was by then being built by Stabilimenti Farina and Vignale.

Unfortunately Piero Dusio became distracted by a costly and complicated four-wheel-drive grand prix car and lost interest in his road model which ceased production in 1952. By then only 170 or so lucky customers had been able to sample the results of his inspired creation.

***Above:** A Cisitalia of a type which Taruffi ran in the 1948 Mille Miglia in 1200cc form before succumbing to piston failure.*

***Left:** The definitive Cisitalia coupe of 1948 with a body by Pinin Farina that secured the stylist's international reputation.*

***Below left:** Extraordinarily modern for 1947, like many other prestigious Italian marques of the day, it is right-hand drive.*

### **Jaguar XK120**

Top speed 120mph (193km/h)

***Below:** This 1949XK120 is a rare aluminum-bodied example. Most of these are identifiable by the curved windshield pillars and accompanying large rubber grommets; the rest of the outward features are shared with the steel-bodied cars. Although this is a right-hand-drive version, the vast majority of 120s were left hookers destined for the American market.*

The first of Jaguar's fabled XK sports car line, the 120 was so named because it could attain 120mph (193km/h), an unprecedented speed for a production model of its day. Announced at the 1948 London Motor

Show, the line was destined to survive until 1961 when the XK150 made way for the sensational E-Type.

The 120's powerful performance came courtesy of a 3.4 liter, twin-overhead-camshaft, six-cylinder engine, the legendary XK unit, that had been conceived during the war to power the company's new 100mph (161km/h) Mark VII sedan. This, paradoxically, appeared in 1950, *after* the open two-seater sports car.

### **Manufactured for export**

William Lyons, Jaguar's accomplished chairman who also styled his company's products, ensured that his new model had the looks to match its performance. It was conceived at a time when the British government was directing the country's

motor manufacturers to export their products overseas and the overwhelming majority of the Coventry-built XK120s were produced in left-hand-drive form for the American market.

Based on the chassis of the simultaneously announced Mark V sedan, the public was astounded by the new Jaguar's much publicized top speed. Lyons confounded his critics by carefully preparing a mildly streamlined test car which, in 1949, attained 132mph (212km/h) on the Jabbeke motorway in Belgium.

Demand for the 120 was intense. After the first 240 cars, which used aluminum bodywork, had been completed, steel panels replaced the aluminum - a change that modestly increased the model's weight.

The new XK engine undeniably proved its worth. While the twin-cam concept had a pre-war reputation for unreliability, the new Jaguar unit was durable and dependable, to the extent that it remained in production until 1992.

### **Enter the drophead coupe**

In 1951 the XK120 roadster was joined by a drophead coupe version. This was not only stylistically successful but it also had an enhanced interior with walnut veneer replacing the open car's leathercloth-covered instrument panel.

A Special Equipment package was offered for both versions from 1952 and this included high lift camshafts, a lightened flywheel, twin exhaust pipes and handsome center-lock wire wheels which replaced the original discs. These ministrations added 20bhp to the 160bhp the XK unit developed in 1948.

The final variation on the XK120 theme was a drophead coupe which appeared in 1953. This combined the comfort of the fixed head coupe with the fresh air of an open car. Mechanically there was little to choose between all three models although the later versions used a quieter Salisbury rear axle.

XK 120 production ceased in the fall of 1954. By then, Jaguar had established itself as one of the world's leading sports car manufacturers.

*Left: How it achieved 120mph (193kmlh): the 120's legendary twin-overhead-camshaft XK engine. The absence of studs on the front of the cam covers indicates an early car.*

*Left below: Most 120s had a black steering wheel, but white was occasionally offered during the XK150 production run. The roof was stored behind the seats when not in use.*

*Below: This fine XK120 fixed-head coupe in rallying guise has optional wire wheels in place of the usual discs and hood straps. Unlike the roadster, this possessed a walnut dash and door cuppings, courtesy of Jaguar's sedan line.*

*Above: The XK140 effectively perpetuated the acclaimed lines of its 120 predecessor. It also featured detachable windshield which permitted owners to race their cars if they wished to do so. This is an Ameri-*

*can specification 156 example, identifiable by its left-hand steering and large flashing turn signals let into the front fenders.*

**Right:** *The cockpit of a 160 XK150 drophead coupe. The instrument panel differed from the one used on the 140. The padded leather dashboard roll was making its first appearance on any production Jaguar, with the material extended the entire dash with a contrasting color being used for the center panel.*

The theme was perpetuated for the 1955 season by the outwardly similar XK140 which was available with the same range of body styles. However, the drophead coupe version was offered with a pair of occasional seats into which protesting children could, if necessary, be squeezed. Unlike its famous predecessor, the 140 tag did not indicate top speed; in fact the 140 was capable of about the same 120mph (193km/h). But acceleration was improved because engine output was boosted to 190bhp. The Special Equipment option was continued; this gave 210bhp and the car came complete with wire wheels.

Outwardly the 140 was identifiable by its narrower radiator grille with fewer slats and a medallion on the trunk lid which proclaimed Jaguar's Le Mans wins. Below the surface there was more positive rack and pinion steering which replaced the original recirculating ball unit.

The XK150, the last of the line, followed in the spring of 1957. First offered in fixed and drophead coupe forms, it was identifiable by a wider but thinner-slatted radiator grille and higher fender line. XK150s were invariably shod with wire wheels and fitted with race-proven all-round disc brakes. There was similarly an S, for Special Equipment, version.

Inside there were significant differences because the 140's handsome walnut-faced dashboard and door fillets were discontinued and replaced with leather trim, while the instrument panel was finished in a lighter contrasting hide.

### **Strictly a two-seater**

The open two-seater, the last of the XK150 line, did not appear until March 1958. It differed from both the 120 and 140 roadsters by having wind-up windows, rather than traditional side screens. But unlike the earlier versions, this was strictly a two-seater, although rear luggage space behind the seats was increased. It also came in an S version which used a new cylinder head with 'straight through' ports and three rather than the usual twin SU carburetors. In this form the model could attain 135mph (217km/h).

The open two-seater was destined to be the rarest of the 150 family - only 2265 examples were produced and of these a mere 92 were sold on the home market. The overwhelming majority of those cars exported were destined for America.

The XK150 was further developed with the arrival of a 3.8 liter engine for 1960. It was available with a choice of heads with the option of twin carburetors (260bhp) or a top-of-the-range 265bhp three-carb layout. Top speed remained about the same, although acceleration was improved. The XK150 was discontinued in 1961 so leaving the way clear for the sensational E-Type that was powered by the triple-carb 3.8 liter S engine. After 13 years the famous XK line was no more.

*Below: Another US-spec car, a 150S. The S engine was fitted with a race-proven straight port cylinder head.*

*Bottom left: The 150S roadster's engine, the Special Equipment unit with triple carburetors.*

### **Ferrari 166 Inter**

Top speed 100mph (161km/h)

The 166 has the distinction of being Enzo Ferrari's first road car, but it was not his first model, that accolade being accorded to the competition-honed Type 125 of 1947. Unusually for the day Ferrari opted for a

V12 engine and the 2 liter, 60 degree unit which had a single overhead camshaft per bank was designed for him by Gioacchino Colombo, creator of Alfa Romeo's famous Alfetta racing car of 1938.

The 166's engine was mounted in an oval tubular chassis enhanced by transverse leaf front suspension although the live axle was sprung with conventional half-elliptic rear springs. A five-speed gearbox with synchromesh on third and top gears was employed.

### **Enzo Ferrari**

Enzo Ferrari had managed Alfa Romeo's racing team in the 1930s, and so (not surprisingly) he adopted a similar approach to competition when he established a marque under his own name. During 1947 and 1948 all the cars produced at the Maranello works were either campaigned by the factory or by their prosperous owners.

Introduced in competition-proven 166 Sport form in 1947, the 166 Inter was a touring Ferrari, if that is not a contradiction in terms. Announced at the 1948 Turin Motor Show, the first two examples were fitted with coupe bodies by the respected Carrozzeria Touring concern and built to its superleggera (super light) principles featuring a sub-structure of small diameter tubes.

The closed car conjured up echoes of the body that Touring had already produced for Alfa Romeo; the finely proportioned, austere open version with its distinctive sculptured front was named the barchetta (little boat) and it was widely imitated.

***Above:** One of a handful of pillarless coupes that Touring built on the 166 chassis, each differing slightly from one another. Even though produced in Italy, these early Ferraris are right-hand-drive cars.*

***Right:** A Spyder Corsa competition version of the 166 with an open two-seater body for sports racing events, but with the minimum of*



*weather equipment. Note the length of the hood which concealed a V12 engine, a feature of the marque that still endures.*

At that time Ferrari only sold his cars in chassis form - they were then bodied in response to a specific customer or dealer order. This is why no two 166s are exactly alike! In all Touring created the bodies for some five cars, but other examples were the work of a variety of talented Italian coachbuilders, namely Stablimenti Farina, Vignale, Bertone, Allemano, and Ghia.

### **Three prestigious road race wins**

Capable of a reliable and sustainable 100mph (161km/h), in 1949 Ferrari 166s won the world's three most prestigious road races, namely the Mille Miglia, the Targa Florio and Le Mans. The 24 hour race in 1949 was the first to be held since the end of World War II, and Chinetti and Selsdon averaged 82.27mph (132.4km/h). Ferrari would go on to take the checkered flag at the Sarthe circuit on no less than nine occasions.

In two years about 39 examples of the 166 were produced, three Sports and 36 Inters. Although the 166 was listed into 1953, it had been replaced the previous year by the 2.5 liter 212. Ferrari was on his way!

***Above left:** Although Ferrari maintained that he chose a V12 engine because of its use by Packard in 1915, it was a configuration employed in Mercedes-Benz and Alfa Romeo racing cars in the immediate pre-war years.*

***Left:** The no-frills barchetta two-seater created for the 166MM chassis by Touring. The company's famous Superleggera badge can be seen on the front right-hand side of the hood with the nearby cold air intake serving the engine's carburetors.*

***Below left:** The barchetta's cockpit with the distinctive leather beading around its edge readily apparent, as is Ferrari's prancing horse motif*

*on the steering wheel boss. Unusually for the day 166 was fitted with a five-speed gearbox.*

### **Frazer Nash Le Mans Replica**

Top speed 130mph (209km/h)

*Below: This 1950 Le Mans Replica has a colorful history. It was displayed in chassis form at the 1950 Turin Motor Show, being acquired by Italian racing driver/collector Count 'Johnny' Lurani, who had a coupe body built by Motto. It later returned to Britain where the Italian coachwork was removed and restorer Dick Crossthwaite produced 'his copy of a Le Mans Replica body*

Capable of speeds approaching 130mph (209km/h), Frazer Nash's Le Mans Replica was a well-engineered, expensive sports racer in the continental manner, being a derivative of BMW's fabled 328 sports car of 1936. Its origins are, however, somewhat convoluted! From 1935 until the outbreak of war in 1939, Frazer Nash had marketed the German make in Britain under the Frazer Nash-BMW name.

With the coming of peace in 1945, 'Nash's HJ. Aldington formed an association with the Bristol Aeroplane Company, which wanted to join the ranks of motor manufacturers. It was decided that as well as making the Filton-built Bristol, the firms would jointly create a new generation of Frazer Nashes that would continue to be assembled at Isle worth, Middlesex.

BMW designs and personnel were accordingly 'liberated' from Germany and the Bristol 400 coupe, a selective cocktail of proven BMW concepts, entered production in 1947. In that year

the association between the two business was unscrambled and Frazer Nash car production, similarly BMW-based, began in 1948. There were two models, a Fast Tourer with full-width two-seater coachwork, and the more powerful, stark, and purposeful High Speed.

The work of former BMW engineer Fritz Fiedler, both shared the same 328-derived twin tubular chassis, while the 2 liter, six-cylinder, high efficiency pushrod engine sprang from the same source and was already being used in the Bristol.

### **Streamlined two-seater**

Developing 120bhp when fitted in the High Speed 'Nash, 40hp more than the Fast Tourer, it was clad in a functional, streamlined, open two-seater body, complete with cycle fenders, for which Fiedler was also responsible. But at \$4300 it was expensive and would have bought no less than six MG TCs!

It was clearly geared for the competition owner-driver. One such was Norman Culpan who entered his car for the first post-war Le Mans race held in 1949. With Aldington as co-driver, the duo averaged 78.53mph (126.38km/h) for the 24 hours and attained a creditable third placing. As a result the High Speed name was discontinued, and the Le Mans Replica was born for the 1950 season. It remained in production until 1953 - a revised simpler chassis having arrived in 1952. A total of 34 were completed.

The touring car had passed through Fast Tourer, Roadster, and Millie Miglia guises, and in 1952 it was again updated and became the Targa Florio. The Fixed Head Coupe was created for the 1953 Le Mans event where it won the 2 liter class but the racing Sebring roadster of 1954 was the last of the line and only three were built. The final cars were assembled in 1956 and that, effectively, was the end, after 32 years, of the Frazer Nash.

*Left: Instrumentation was impressive and dominated by a 5in (127mm) diameter 120mph (or 200km/h) speedometer and 6000rpm revolution counter. Other dials included water and oil temperature gauges. The*

*driver could also activate foot-operated pump for a 'one-shot' chassis lubrication system.*

***Below left:*** *The view other drivers experienced as a Le Mans Replica overtook them. The hinged tail was a feature of the later cars, it was originally made in one piece. An aluminum 24-gallon (91lit) gas tank was fitted. The external exhaust system is an original feature and the small muffler at its end is another authentic touch.*

***Bottom left:*** *The Frazer Nash's Bristol engine of BMW ancestry. The triple Solex carburetors are mounted on the top of the alloy cylinder head, rather than on its side, a layout necessitated by the ingenious cross pushrod design.*

## **Allard J2**

Top speed 130mph (209km/h)

***Below:*** *Stripped for action: a J2X destined for the American market and fitted with aero screens rather than the usual full-width windshield. The longer nose concealed the coil springs that had been posed on the J2.*

Sydney Allard had campaigned Ford V8-based specials in pre-war days and in 1938 he began limited production of such cars at his garage in the south London suburb of Clapham. Work stopped during World War II but manufacture resumed in 1946. Allard offered the chunky no-frills K1 open two-seater with its distinctive waterfall-style cowled radiator.

The accent was on simplicity and a good power-to-weight ratio. Allard used a straightforward chassis and a simple but effective divided independent front suspension axle although he retained Ford's crude Model T-inspired transverse leaf springing. The three-speed gearboxes came from the same source.

## **Monte Carlo Rally**

The robust 3.6 liter side-valve V8 engine provided both reliability and acceleration and the K1 was joined by L and M1 four-seaters, while Sydney Allard himself won the 1952 Monte Carlo Rally in the PI sedan version.

But the sports-racing J2 of 1949 saw a return to first principles. The open two-seater body did away with doors and was removable; it was even starker than its predecessors and came complete with cycle fenders. It was ideal transport for the enthusiast who wanted to drive to the racetrack and then compete there. The J2's mechanicals differed from the earlier models with the use of a de Dion rear axle and all-round coil springs.

Even when Ford V8-powered, with a 4.4 liter Mercury ohv conversion, the J2 was capable of over 100mph (161km/h), but when one of the new generation of American V8s was installed, then the Allard really went motoring. These engines, it should be said, were usually fitted in those cars sold on the US market, because import restrictions prevented the Allard company from spending precious dollars on the purchase of new units.

However, the firm was able to acquire a few engines for experimental purpose and the prototype 331cid (5.4 liter) Cadillac-engined J2 with 160bhp on tap was capable of a spirited 130mph (209km/h), no less than 100mph (161km/h) in second gear and 80mph (129km/h) in first cog!

With such acceleration it could pull away from a Jaguar XK120. American enthusiasts also delighted in fitting alternative Oldsmobile or Chrysler V8s. This latter unit, also of 331 cid, was a feature of the revised J2X for the 1952 season. This outwardly resembled its predecessor although it had a longer nose section because the engine was

mounted 7in (178mm) further forward to allow more room for the occupants.

Built until 1952, the X was succeeded by the Cadillac-engined JR of 1953, the last of the line. Its aerodynamic body was in stark contrast to the functional appeal of its predecessor. In all 187 J Series cars were built, 99 J2s, 83 J2Xs and just five JRs. By 1960 the Allard was no more.

***Above:** A J2 showing its original windshield and distinctive triangulated side pieces in place. The spare wheel could be fitted on either side of the body.*

***Left:** A J2 fitted with a 3.6 liter British-built Ford V8. Although a side-valve unit, aluminum cylinder heads were added to extract 90bhp rather than the usual 85.*

### **Healey Silverstone**

Top speed 105mph (169km/h)

***Opposite top:** The Silverstone's cockpit. This 1950 car is an example of the E-type model with a bench-type front seat in place of the original two buckets. It is also slightly wider than the original version and a telescopic steering column adds a further refinement.*

***Opposite below:** The E-type Silverstone is instantly identifiable by the air scoop on the top of the hood. The fenders were easily detachable for racing and the headlamps, concealed for aerodynamic considerations behind the radiator grille, are a notable feature. Note the alloy trailing arm independent front suspension, a costly refinement!*

***Right:** The Silverstone's tail contained a 20-gallon (77lit) gas tank while the protruding segment of the spare wheel did double duty as a rear bumper, one not being fitted for cost considerations. It was held in place by a fixing, access to which was obtained through a small panel located directly above the license plate.*

Rally driver Donald Healey began manufacturing cars under his own name in 1946. In the next eight years he produced no less than eight mostly Riley-engined models from a small factory at Warwick. Of these the best known is the 105mph (169km/h) Silverstone of 1949/50.

The first Healeys, the Westland Roadster and Elliott sedan, were some of the fastest cars of their day - an example of the latter model was timed at 104.7mph (168.5km/h) on an Italian *autostrada*. This was because Healey had adopted Riley's potent and efficient 104bhp 2.5 liter engine. These were expensive cars, the sedan cost \$2240, and, as a small, newly established manufacturer, Donald Healey recognized his vulnerability when in 1948 the British government doubled the rate of purchase tax, from 33<sup>1</sup>/<sub>3</sub> to 66<sup>2</sup>/<sub>3</sub> per cent, on all cars that sold for over £1000 (\$1400).

The result was the cost-conscious two-seater Silverstone of 1949, named after Britain's newly opened motor-racing circuit. Aimed at the club racing fraternity in Britain and America, it sold for \$1365 and was thus liable for the lower 33<sup>1</sup>/<sub>6</sub> per cent rate of duty. Based on the standard Healey 100 chassis, the engine and gearbox were moved 8in (203mm) back in the frame and its rear was modified to accommodate an enlarged 19.2 gallon (731ft) gas tank.

### **Streamlined headlamps**

As the emphasis was placed on simplicity and low cost, the bodywork was of straightforward construction. Designed by Len Hedges of the Birmingham-based Panelcraft concern, in the interests of aerodynamics the headlamps were contained within the cowled radiator grille in the manner of pre-war streamlined Peugeots.

The windshield was a novel feature as it could be lowered into the bodywork for racing. To keep costs down there was no rear bumper; instead the horizontally mounted spare wheel, which resided in a sort of

letterbox-like slot, performed that function too. Weighing some 4481b (203kg) less than the earlier Healeys, the Silverstone could easily exceed 100mph (161km/h) and was able to hit 80mph (128km/h) in third gear.

In 1949 an example won the manufacturers team prize in the British Racing Drivers' Club Production Car Race, appropriately held at Silverstone. No less than eight participated in the following year's event and Duncan Hamilton won his class at 79mph (127km/h).

By the time that production ceased in September 1950 a total of 105 Silverstones had been completed. But Healey was beginning to recognize that his cars were too big, heavy, and expensive. The result was the Healey 100 which appeared in 1952.

### **Porsche 356**

Top speed 101mph (163km/h)

*Below: Early days: the Porsche marque had only been in existence for three years when this 356 coupe was completed in 1951. This example was owned for many years by arch-enthusiast Betty Haig. The smooth body contours reflect a shape that was the product of scrupulous aerodynamic refinement, The divided windshield was replaced by a single curved unit for 1952.*

Porsche is one of the great German sporting marques of the post-war years. However, the 356, the first of the line, actually began life in Austria. In the fall of 1944 Dr Ferdinand Porsche's engineering consultancy business, that was principally located in Stuttgart, had also established a base at a former sawmill which the family owned at Gmund, high in the Austrian mountains. It was thus out of reach of allied bombing raids.

In 1948 Porsche's son Ferry, inspired by the Fiat-powered Italian Cisitalia, decided to produce a sports car using Volkswagen mechanicals, Dr Porsche having been responsible for the design of the famous



Beetle in 1933-38. The first experimental 356 coupe was completed in June 1948 and, although VW-based, it had its own distinctive aerodynamically refined body. However, beneath the louvered engine cover sat the Beetle's rear-mounted, air-cooled, 1131cc flat four engine with twin carburetors which produced 40 rather than 25bhp. By contrast, most production Porsches used a 1086cc version to bring the model within the 1 100cc sports racing class.

Capable of 85mph (137km/h), this unconventional sports car was also produced in open (cabriolet) forms, and it continued to be built in Austria until 1951. But in the previous year assembly had been transferred to Stuttgart and that was when 356 development began in earnest.

In 1951 a supplementary 1286cc engine was introduced, and this was followed for 1952 by a 1.5 liter version available in 54bhp and Super 69bhp states of tune. The latter designation was to remain a 356 feature from then on.

Another leap in engine size occurred in 1955, this time to 1582cc for the 356A. This capacity, invariably referred to as a 1600, was perpetuated until the 356 line ceased production. The 75bhp Super version was capable of over 100mph (161km/h), but the 356A was also available with the existing 1.3 and 1.5 liter units. The top-of-the-range Carrera is considered separately on page 60.

The stark Speedster 1600, a convertible in the spirit of the Ferrari barchetta, was produced for the increasingly important American market. It gained unfortunate immortality when 1950s film star James Dean died at the wheel of his.

### **Increased power**

With the arrival of the 1.6 liter 356B for 1960 the basic version developed 60bhp while the Super 90 was now capable of 1 10mph (177km/h). The 356C, the last of the line, introduced for the 1964 mod-

el year had all-round disc brakes - the first Porsche road car to be so equipped. Horsepower was up again, with 75bhp now available for the basic version and 95 on the Super. The C survived until 1965, by which time the six-cylinder 911 - the 356's replacement - was moving center stage. From then on the 911 would dominate an ever-expanding Porsche model line.

*Above: This 1955 Speedster, was also owned by Betty Haig. This no-frills model was supplied with a roof which looked unsightly when raised and also leaked in the rain!*

*Left: It could be no other car. The rear-located engine of this 356A is revealed by the presence of an air intake grille.*

*Below left: The 1582cc engine of the 356A, still displaying its flat four Volkswagen Beetle ancestry and its twin carburetors readily apparent.*

### **1951-1960 The Sports Car Boom**

With the American economy booming in the 1950s, Britain became the world's largest provider of fast cars with Jaguar and MG roadsters joined by the newly minted Austin-Healey and a revived Triumph marque.

In Europe the grand touring theme was given expression in the delectable gullwing-doored Mercedes-Benz 300SL coupe, a reminder that Germany was, once again, a force to be reckoned with.

France produced the Facel-Vega that used a powerful but low-cost American engine, while the ubiquitous V8 was also to be found under the hood of the United States' own Chevrolet Corvette. After years of mass producing family sedans, the Americans were now building a fast car of their own.

### **Triumph TR2**

Top speed 103mph (169km/h)

***Below:** Although created with the American market in mind, a fair proportion, some 30 per cent, of TR2 production was sold in the home market. This was a much higher figure than Triumph's Jaguar and MG rivals, so right-hand-drive Triumph roadsters are nothing like as rare. Its functional lines reflect a very cost-conscious product. This example is fitted with optional wire wheels.*

Triumph's famous family of TR sports cars first took the stage in 1953 with the appearance of the TR2. It was destined to endure until the TR7, the last of the line, ceased production in 1981.

In 1944 the moribund Triumph company had been acquired by Standard's Sir John Black with the intention of challenging the growing stature of Jaguar. Its superlative XK120 had been created at governmental behest for the American public, a market which had been first exploited by MG's TC Midget. The TR line (standing for Triumph Roadster) was intended to occupy the territory between these two models.

Triumph's tentative design appeared at the 1952 London Motor Show. Retrospectively designated the TR1, this used a pre-war Standard Flying 9 chassis enhanced by a chunky, open two-seater body essayed by Standard's Walter Belgrove and powered by a 1991 cc version of the engine used in the new Vanguard sedan.

In truth, these unrelated components required 'sorting out' and the task was successfully accomplished by Standard's Harry Webster and ex-BRM driver Ken Richardson. The most significant modification was the introduction of a stronger purpose-designed chassis. Their ministrations resulted in the definitive TR2 which entered production in August 1953.

### **Rally success**

With engine output boosted from 75 to 90bhp and capable of exceeding the magic 100mph (161km/h), Triumph's new sports car got off to a

flying start when it won the 1954 RAC Rally. This was to prove to be the first of many successes in such events. But in sales terms the TR2's achievement was more modest and by the time that production ceased in the fall of 1955, a total of 8628 had been completed. Of these about 70 per cent had found American owners.

Its TR3 replacement for 1956 was outwardly similar, although it was identifiable by its egg-crate radiator grille in the Ferrari idiom. Front disc brakes arrived for the 1957 season and were a notable first for a British car. This model lasted until mid-1957 when the TR3A was announced. Sharing the same body style, it was fitted with a full-width radiator grille while under the hood the engine was boosted to 100bhp. The A was initially sold exclusively on the American market.

The four-cylinder TR line came of age with this model and between the fall of 1957 and October 1962 some 61,000 examples were produced - of these an overwhelming 98 per cent were exported, mostly to the United States.

Throughout, TR performance had remained at about the same level with the accent on continual refinement. These first models of the line were noted for their mechanical simplicity and, in consequence, for reliability. These were sound foundations on which the company built when it planned its next generation of TR sports cars for the 1960s.

***Above:** The TR2 line would not acquire a forward-mounted radiator grille until the TR3's arrival.*

***Left:** This is a 1954 car, for 1955 the doors were decreased in depth and sills were added.*

***Below left:** The TR2's engine was shared with the in-house Standard Vanguard and Ferguson tractor.*