



Автопилот включен

Вполне вероятно, что через десять лет отпадет необходимость менять зимние покрыва на летние, следить за обстановкой на дороге и даже заправлять машину топливом. Впрочем, и автомобиль перестанет быть собственностью конкретного владельца и превратится в общественное достояние. Автомобильный критик **Денис Орлов** изучил перспективные идеи автомобилестроителей и сделал свой вывод о том, как должен выглядеть автомобиль будущего.

— футурология —

Сроки и дело

Автомобиль будущего — тема, тревожащая умы как покупателей, так и менеджмента автомобильных компаний. Достаточно заглянуть в условия конкурса автомобильных разработчиков Design Challenge (его итоги подведут 20 ноября на Лос-Анджелесском автосалоне). Тема состязания так и обозначена — «Почувствовать будущее». Дизайнерам предложено «исследовать интерьер как часть экстерьера с целью эмоционального, удобного и безопасного единения водителя и пассажиров с автомобилем 2029 года».

Итак, для определения черт автомобиля будущего следует прежде всего определиться с временными координатами. Людям свойственно привязываться к красивым цифрам. Сколько ярких экспериментальных моделей было построено в 1970-е под лозунгом «Автомобиль 2000 года»? Многие из предложенного действительно внедрили,



причем даже раньше оглашенной даты. И теперь не обойтись без отметки. «2020»? Неплохо смотрится, но какое это будущее? Нет в этой величине волнующего привкуса недоступности — большинство современников доживут до реализации этой мечты. Рассмотрим тогда 2025 год. К этому сроку, например, в германской фирме Continental (крупнейший разработчик автомобильной электроники) сверстаны планы по выпуску на дороги машин, управляемых без участия водителей. Это уже что-то. А если 2050 год?

Только на первый взгляд кажется, что сроки в разговоре об автомобиле далекого буду-

щего не важны. В начале 1990-х американский демограф Нейл Хоув совместно с историком Вильямом Штраусом выступили с теорией поколений, согласно которой поведение социума чередуется примерно раз в 20 лет с завидным постоянством, подобно тому, как на смену зиме приходит весна, затем лето и осень. То есть мы сегодняшние проявляем себя во многом как наши прадеды. Всего авторы этой на первый взгляд неправдоподобной теории выделили четыре модели поведения: «творцы-приспособленцы» (он же «зимний»), «пророки-идеалисты» («весенний»), «странники-активисты» («летний») и «герои-примиренцы» («осенний»). Эти изме-

нения отражаются и на предпочтениях. Поэтому, приняв за допущение шаг в 20 лет, можно просчитать, какие именно машины придутся по вкусу нашим прапрапра.

Так что создание автомобиля будущего прежде всего вопрос правильной разбивки задачи на переменные.

Энергетический круговорот

Главной из них, вероятно, следует считать энергетическую. Автомобиль — один из главных потребителей энергии на всех этапах: от выработки материалов, из которых его сде-

лают, до затрат на утилизацию. По прогнозам шведской компании Vattenfall, к 2050 году европейская энергосистема достигнет уровня, при котором будет полностью исключено загрязнение среды при выработке электричества. Что это значит для автомобилей? Они получат настолько эффективные электромоторы, что одного ветряного генератора будет достаточно, чтобы питать до 3 тыс. автомобилей. Идея включить автомобиль в своеобразный энергетический и экологический круговорот звучат уже сегодня. Выдвигается ряд аргументов в пользу этого: повторное использование материалов, повышение эффективности силовых агрегатов, сокращение трансмиссионных потерь и потерь при качении шин, уменьшение массы. Во всем этом нет ничего недостижимого.

В 1974 году, вскоре после начала мирового энергетического кризиса, на дорогах появился автомобиль марки Volkswagen, название которого стало нарицательным, — Golf, а сама машина образцом для подражания. Golf оснащался двигателем с рабочим объемом 1 л и мощностью 50 л. с. Этот автомобиль развивал скорость 142 км/ч, мог достичь отметки в 100 км/ч за 17 с и расходовал 9,5 л бензина на 100 км пути. Спустя 40 лет самая скромная из модификаций все также популярного VW Golf расходует в среднем почти вдвое меньше горючего (4,9 л), притом что оснащена она мотором 1,2 л, 86 л. с., развивает 179 км/ч и разгоняется до 100 км/ч за 11,9 с. И, заметим, нынешний Golf заметно крупнее своего прародителя и обогнал по габаритам даже первый Passat, появившийся в 1973 году. Выходит, при желании можно отыскать резервы по снижению энергозатрат без ущерба потребительским качествам!

Нетрудно дофантазировать детали такого «энергосберегающего» автомобиля. Например, шины с переменными сцепными свойствами, делающие ненужным сезонную смену резины и, как следствие, сокращающие потребление в покрышках вдвое. Или крышу, сплошь состоящую из солнечных батарей для питания кондиционера, стеклоочистителей и ходовых огней.

17

Cadillac представляет проект «ТЕХНОЛОГИИ КАК ИСКУССТВО»

САДИЛЛАК ЛИШЬ НА СЕМЬ ЛЕТ МЛАДШЕ КИНЕМАТОГРАФА, ПОЭТОМУ НЕУДИВИТЕЛЬНО, ЧТО ИСТОРИЮ САМОЙ ЯРКОЙ И ТИТУЛОВАННОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ МАРКИ МОЖНО ПРОСЛЕДИТЬ НА МАТЕРИАЛЕ СОТЕН КИНОФИЛЬМОВ САМЫХ РАЗНЫХ ЛЕТ. КОНЕЧНО, ПОДНЯТЬ ВСЕЭТОТ МАТЕРИАЛ, К ТОМУ ЖЕ ПОСТОЯННО ПОПОЛНЯЮЩИЙСЯ, НЕ ПРЕДСТАВЛЯЕТСЯ ВОЗМОЖНЫМ. ТЕМ НЕ МЕНЕЕ, ПОПЫТАТЬСЯ ПРОСЛЕДИТЬ ИСТОРИЮ ГЛАВНОЙ АМЕРИКАНСКОЙ АВТОМОБИЛЬНОЙ МАРКИ НА ПРИМЕРЕ НЕСКОЛЬКИХ ИЗВЕСТНЫХ КАРТИН – ЗАДАЧА НЕ ТОЛЬКО ПОСИЛЬНАЯ, НО И ДОСТАТОЧНО ИНТЕРЕСНАЯ.

АЛЬ КАПОНЕ & КО

С первой же своей Model A (1902 год) Cadillac был маркой представительского класса автомобилей. В этом нет ничего удивительного, ведь автомобили в то время были доступны лишь избранным и использовались именно в представительских целях, а не как средство повседневного передвижения. Заводились они с помощью пусковой рукоятки, а каждый экземпляр собирался вручную с нуля, в результате два автомобиля одной и той же модели отличались друг от друга настолько, что о взаимозаменяемости деталей не могло быть и речи. Кстати сказать, как электрический автоматический стартер, так и стандартные, взаимозаменяемые детали впервые появились в автомобилях Cadillac. Именно основатель Cadillac Генри Лиланд, до этого много лет проработавший инженером на оружейном заводе Сама Колта, в 1908 году впервые ввел систему стандартизации (калибровки) деталей, а в 1912 представил модель с замком зажигания вместо пусковой рукоятки.

Закономерным следствием этих инновационных решений стал коммерческий успех третьей по счету модели Cadillac Model 30, обманной своим названием 30-сильному двигателю. К 1914 году она была продана в количестве более 13 тысяч экземпляров, а ее преемником стал первый в истории серийный автомобиль с двигателем V8 и электрическим автоматическим стартером: Cadillac Model 51.

Впрочем, эти и несколько других ранних моделей Cadillac идентифицировать в исторических кинофильмах практически невозможно, поскольку внешний вид и внутреннее убранство практически каждого экземпляра изготавливалось на заказ конкретного владельца. По сути, говоря о «моделях» автомобилей Cadillac тех лет, корректней использовать еще не существовавший тогда и общеизвестный сейчас термин «платформа». О моделях в строгом смысле этого слова можно говорить лишь с 1927 года, когда – опять-таки впервые в истории – в General Motors появился отдел дизайна, в задачи которого входила разработка экстерьера и интерьера новых моделей.

Примерно с этого же периода начинается и киноистория Cadillac. Начинается она с фильмов о бундлггерах и Аль Капоне – пожалуй, самом знаменитом владельце автомобиля Cadillac тех лет. В 2012 году тот самый, изготовленный по заказу гангстера №1 бронированный Cadillac V-16 Town Sedan (серия 341-A) 1928 года выпуска, был продан с аукциона за \$500 тыс. Это был, пожалуй, единственный по-настоящему гангстерский автомобиль. Шестимиллиметровая литая броня по всему кузову, включая «мягкий верх». Стекла толщиной 37 мм. Причем заднее могло опускаться для ведения огня по преследователям. Автомобиль имел бензобак из толстой стали и невидимые встроенные пулеметы, а в днище – люк. Машина обошлась Аль Капоне в \$30 тыс., при том что серийная модель (с двигателем V8) стоила \$9 тыс. и была самой дорогой на тот момент. После ареста Капоне автомобиль был конфискован и использовался, в частности, для перевозки президента Франклина Рузвельта. Этот автомобиль, точнее серийный аналог Cadillac 341-A, можно увидеть в фильме «Капоне» (1975 год), а также в других экранизациях и киновариациях на тему биографии этого сомнительного героя, например в оригинальном «Лице со шрамом» (1932 год) или «Неприкасаемых» (1987 год).

Конечно, в этих и других фильмах о смутных временах американской истории герои ездят не только на «кадиллаках», но и на «бьюиках», «фордах», «пontiаках», но центральный, самый богатый или самый авторитетный герой всегда ездит именно на Cadillac. Пример тому «Афера» (1973 год) с Полом Ньюманом в главной роли. Объект аферы банкир Лонеган ездит на Cadillac V-12 Model 370-A. Еще один классический фильм о тех временах – «Однажды в Америке» (1984 год). Тут мы можем видеть несколько моделей Cadillac из разных эпох этой великой марки: Cadillac Series 353, Cadillac Series 60 и ближе к финалу Cadillac Fleetwood 75.

Однако из всего этого вовсе не следует, что Cadillac был автомобилем гангстеров. Cadillac был автомобилем успешных людей, а уж то, что успешными людьми в довоенной Америке, как правило, становились персонажи с весьма сомнительной репутацией, – за это Cadillac точно не в ответе. Благо, послевоенная репутация марки полностью избавилась от криминального налета.

CADILLAC RECORDS

«Черный и на кадиллаке! Наверное, я в раю», – бросает реплику один из персонажей фильма «Кадиллак рекордс» (2008 год), посвященного реально существовавшей студии звукозаписи, благодаря которой мир узнал таких великих музыкантов, как Мадди Уотерс, Чак Берри, Литтл Уолтер. Да, действительно, если в 30-е самыми богатыми людьми Америки были бутлегеры и Cadillac ассоциировался в первую очередь с ними, то к 50-м годам ситуация изменилась. Теперь звезды зарождающегося шоу-бизнеса стали зарабатывать достаточно для того, чтобы купить лучший автомобиль Америки. Cadillac становится мечтой, и вся прелесть в том, что он становится мечтой вполне воплотимой.

Фильм «Кадиллак Рекордс» имеет историческую ценность не только с точки зрения музыки, но и с точки зрения истории марки Cadillac. Весь спектр великолепных моделей 50-х годов щедро показан в этом фильме. А ведь это были годы расцвета дизайнерского гения Харли Эрла – профессионального автомобильного дизайнера, возглавившего первое в истории автомобильное дизайн-бюро при General Motors еще в 1927 году. Именно Эрлу мы обязаны появлению знаменитого «плавникового» стиля, до сих пор вызывающего восхищение.

На смену поколению блэзменов из «Кадиллак Рекордс» в музыке пришел Элвис Пресли. Король рок-н-ролла, как и его предшественники, был большим поклонником Cadillac и на первый же свой крупный гонорар купил в подарок своей маме розовый – модель Fleetwood 60 Special 1955 года. Впрочем, это был далеко не единственный Cadillac Короля. Элвис коллекционировал понравившиеся ему модели своей любимой марки и принципиально ездил только на Cadillac. Другой звездой шоу-бизнеса тех лет, Мерилин Монро, в 1953 году подарили Cadillac Eldorado Cabriolet – первый в истории автомобиль с панорамным ветровым стеклом, радиоприемником с автоматическим поиском сигнала и системой автоматического регулирования света фар.

В 60-70-е годы продолжился расцвет Cadillac как автомобиля звезд шоу-бизнеса. Лучшее всего этот период отражен в культовом «Страхе и ненависти в Лас-Вегасе». Белый Cadillac Eldorado VIII Cabriolet, на котором герои путешествуют во второй половине фильма, выпускался с 1971 по 1979 год и без всякой натяжки был символом свободной и самостоятельной Америки 70-х.

ПЕРЕЗАГРУЗКА И КОНЦЕПТЫ

Начало нового века ознаменовалось полным обновлением модельного ряда главной автомобильной марки Америки. Ушли в прошлое роскошные легенды. На смену им пришли технологичные и прагматичные новые модели, первой из которых стал Cadillac CTS. Еще до старта продаж CTS был задействован в съемках второго фильма футуристической трилогии «Матрица: Перезагрузка». Машины принимали участие в самой длинной и самой сложной сцене погони, ради которой был с нуля построен отрезок автострады протяженностью полторы мили. В 2002 году «рубленый» дизайн новых CTS на общем фоне действительно смотрелся футуристично и идеально соответствовал стилю фильма.

Другие популярные модели обновленного ряда, такие как Cadillac SRX и Cadillac Escalade, активно снимаются в современных фильмах, причем SRX часто фигурирует в фантастических картинах вроде «Трансформеров», «Зомбиленда» или «Железного человека», а Escalade – в триллерах и боевиках вроде «Олдбоя» Спайка Ли или «Советника» Ридли Скотта.

Современные серийные модели Cadillac органично входят в кинематограф, но и концепты вроде Cadillac Cien не остаются без дела. Этот футуристичный суперкар был задействован в фильме Майкла Бэя «Остров» (2005 год). Именно этим автомобилем-мечтой владеет «оригинальный» Том Линкольн, заказавший себе за \$5 млн клона. К сожалению, пока нет фильмов с участием роскошного концепта седана-кабриолета Cadillac Ciel. Автомобиль этот настолько изыскан и шикарен, что так и просится в какую-нибудь, наверняка очень красивую, историю. Концепт Cadillac Elmiraj тоже пока не нашел себе кинороли, но пока еще есть надежда, что модель может пойти в серию, и тогда мы точно увидим его на киноэкранах.

Реклама