

ГРУЗИТЕ КОНЦЕПТАМИ

ПОНЯТИЕ «КОНЦЕПТ-КАР» ПРОЧНО АССОЦИИРУЕТСЯ С ЛЕГКОВЫМИ АВТОМОБИЛЯМИ. НА АВТОСАЛОНАХ ПРОИЗВОДИТЕЛИ ВЫСТАВЛЯЮТ ДИКОВИННЫЕ МАШИНЫ, ЧТОБЫ ПРОДЕМОНСТРИРОВАТЬ СВОИ НОВЫЕ ИДЕИ. ЧАЩЕ ВСЕГО ЭТИ ИДЕИ ЗАКЛЮЧАЮТСЯ НЕ ТОЛЬКО В ЭКСТРАВАГАНТНОМ ДИЗАЙНЕ, НО И В НОВЫХ ТЕХНОЛОГИЯХ, КОТОРЫЕ ПЛАНИРУЕТСЯ ВНЕДРЯТЬ В ПРОИЗВОДСТВО В БЛИЖАЙШЕМ БУДУЩЕМ. ОДНАКО СУЩЕСТВУЮТ И БОЛЕЕ СЕРЬЕЗНЫЕ КОНЦЕПТЫ — В ПЛАНЕ ГАБАРИТОВ И ГРУЗОПОДЪЕМНОСТИ. АННА КИЛИМНИК



GM FUTURLINER (1941) СЧИТАЕТСЯ ПЕРВЫМ КОНЦЕПТ-ТРАКОМ И САМЫМ ДОРОГИМ ФУРГОНОМ В ИСТОРИИ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ — В 2006 ГОДУ ОН БЫЛ ПРОДАН НА АУКЦИОНЕ БОЛЕЕ ЧЕМ ЗА \$4 МЛН

Изобретение понятия «концепт-кар» приписывается Харли Эрлу, автомобильному дизайнеру и инженеру. В 1927 году он стал шеф-дизайнером General Motors, а в 1938-м представил миру первый концепт-кар Buick Y-Job. Эрлу же принадлежит идея первого концептуального коммерческого автомобиля Futurliner.

Все началось с того, что компания General Motors решила популяризировать свою успешную экспозицию на всемирной ярмарке «Столетие прогресса» 1933 года. Было принято решение после закрытия выставки возить экспонаты по американским городам и весям — мероприятие получило название «Парад прогресса» и имело оглушительный успех у публики. Для прогрессивного «Парада» решили построить не менее прогрессивные транспортные средства, которые перевозили бы экспонаты из города в город. И в 1941 году по дорогам Америки уже колесили так называемые автобусы будущего — Futurliner Bus, созданные по эскизам того самого Эрла. Так как автобус этот перевозил не людей, а разного рода устройства, демонстрирующие технологическое величие GM, его стоит считать скорее грузовиком, как бы он ни был похож на автобус внешне. Всего в составе «Парада» было 12 таких машин.

Futurliner был в некотором роде «живым» концептом. Он не стоял в выставочном павильоне, а сам был одновременно и павильоном, и наглядным пособием. В январе 2006 года красно-серебряный фургон был продан на американском аукционе Barrett-Jackson за \$4,32 млн, став самым дорогим автомобилем в истории этого аукциона и самым дорогим коммерческим автомобилем в мире.

ГАЗОВОЕ СЕРДЦЕ Не такая славная судьба ожидала другие концепты, потрясшие общественность в середине 60-х. Объединяло эти машины не только американское происхождение и дизайн в футуристическом для тех лет стиле, но и газотурбинные двигатели, которыми их оснащали. В 1964 году концептуальный автопоезд длиной 30 м с турбиной 600 л. с. представил Ford. Big Red мог похвастать роскошным оснащением кабины — кондиционер, холодильник и даже телевизор. General Motors представила на Все-

АВТОГИГАНТАМ НУЖНО НЕЧТО БОЛЬШЕЕ, ЧЕМ УДИВЛЯЮЩИЙ ПУБЛИКУ ВНЕШНИЙ ВИД. КОНЦЕПТ-ТРАК ДОЛЖЕН ОТРАЖАТЬ КОМПЛЕКСНЫЙ ПОДХОД К ДЕМОНСТРАЦИИ БОЛЬШОГО ЧИСЛА НОВЫХ ТЕХНОЛОГИЙ



КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ ГРУЗОВИК VOLVO ECT И АВТОБУС VOLVO ECB (1995), КАК И ЛЕГКОВОЙ VOLVO ECC (1992), НАЦЕЛЕННЫ НА РЕШЕНИЕ ЭКОЛОГИЧЕСКИХ ПРОБЛЕМ. ЭТО НЕ МЕШАЕТ МАШИНАМ ВЫГЛЯДЕТЬ ЭФФЕКТНО

мирной ярмарке в 1965 году в Нью-Йорке концепт Chevrolet Bison с двумя турбинами, общая мощность которых составила 1 тыс. л. с., и обтекаемой приплюснутой кабиной. Через год GM показала новаторский Turbo Titan III. Его турбина развивала более скромную мощность в 280 л. с., зато вместо руля были две чудаковатые рукоятки, а фары выдвигались из воздухозаборников, расположенных по бокам кабины.

Однако непомерно высокий расход топлива газотурбинных двигателей в условиях реального движения стал причиной, по которой продемонстрированные в этих концептах идеи так и остались невоплощенными.

Что, однако, не помешало использовать их 30 годами позже на концептах марки Volvo — грузовика ECT (Environmental Concept Truck) и автобуса ECB (Environmental Concept Bus). Помимо множества неожиданных для 1995 года решений вроде светодиодных фонарей, активной подвески, дисковых тормозов и дисплея вместо панели приборов на оба концепта был установлен электрический двигатель, работавший от аккумуляторов, заряжаемых при помощи турбины.

О ЧИСТОТЕ ЛИНИЙ Какие бы футуристические черты ни носили американские концепт-траки 60-х годов прошлого века, все они меркнут на фоне творений Луиджи Колани. Среди работ этого выдающегося дизайнера XX века особое место всегда занимали автомобили, выполненные в его фирменном обтекаемом стиле.

В 1978 году на выставке IAA во Франкфурте был представлен первый концепт-тягач работы Колани — Colani Truck 2001. Мастер считал, что именно так должны будут выглядеть типичные грузовики XXI века: акулообразное



основание, нависающая над ним огромная кабина с круглым ветровым стеклом и трехщеточным стеклоочистителем, из-за которого многие решили, что Колани строил свой грузовик по заказу Mercedes-Benz. Однако никто из автопроизводителей работой Колани не заинтересовался.

Второй тягач, представленный в 1980 году, после выставки был продан немецкой компании по производству спецодежды Bardusch. Свой третий грузовик дизайнер создавал уже при поддержке грузового отделения концерна Daimler-Benz: концепт Vision 2005 был представлен на салоне во Франкфурте в 1995 году.

В 2001 году на автосалоне в Лейпциге предстал четвертый грузовой концепт — Colani DAF Aero 3000, который позже был приобретен производителем минеральной воды Carolinen. Фирма по производству цистерн Spitzer-Silo сделала дизайнеру еще один заказ, и на щедро выделенные компанией деньги Колани создал концептуальный тягач с полуприцепом-цистерной с внушительным аэродинамическим обвесом. Эта машина была показана на IAA в Ганновере в 2002 году.

Все грузовики Колани имели одну важную черту — чрезвычайно низкий коэффициент аэродинамического сопротивления. В модели 1978 года он составил 0,4, у следящего тягача — 0,38, на концепте Vision 2005 коэффициент был снижен уже до 0,32, а на машине Colani DAF Aero 3000 с прицепом он опустился уже до 0,3. Этого уровня достигает не каждый легковой автомобиль. Великолепная аэродинамика гарантирует низкий расход топлива. У DAF Aero 3000 с прицепом при контрольном пробеге расход топлива составил 20,91 л на 100 км. Но в серийное производство ни одно творение Колани так и не пошло.

Не столь эффектно выглядел концептуальный автопоезд МАЗа, созданный в 1988 году. Но «МАЗ-2000 Перестройка» также имел очень хорошую аэродинамику — коэффициент сопротивления тягача был всего 0,2! Оригинальная модульная конструкция позволяла оптимизировать его эксплуатационные показатели. Двигатель с коробкой передач и ведущими колесами располагался в блоке под кабиной, который поворачивался целиком. Если загрузка тре-



MITSUBISHI FUSO CANTER ECO-D (2008) СОБРАЛ ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕШЕНИЯ, КОТОРЫЕ БУДУТ ВНЕДРены В СЕРИЙНОЙ ТЕХНИКЕ. НО НЕ СРАЗУ

бует большей мощности, прицеп оснащается дополнительным модулем с мотором. Было построено две машины, одна из них с успехом демонстрировалась на автосалоне в Париже, куда добралась своим ходом. Оба экземпляра сейчас находятся в Минске, и один из них даже на ходу.

МЕНЬШЕ ШУМА Сегодня автогигантам нужно нечто большее, чем удивляющий публику внешний вид, а также интересное, но всего лишь одно концептуальное техническое решение. Производителям хочется комплексного подхода по демонстрации большого числа новых технологий. Самый яркий пример последних лет — Mitsubishi Fuso Canter Eco-D, чья европейская премьера состоялась в Ганновере осенью 2008 года. Среди его достоинств — низкий уровень шума при высокой функциональности, низкие выбросы окиси азота и твердых частиц по сравнению с обычными дизельными двигателями той же мощности. У Canter Eco-D мотор не обычный, центральный компонент машины — гибридная установка из трехлитрового дизельного двигателя мощностью 92 кВт и сверхплоского электродвигателя мощностью 35 кВт.

Необычный космический силуэт показывает, насколько гармоничным может быть грубый по сути своей грузовой автомобиль: кабина Canter Eco-D лаконично сочетается с опрокидывающейся платформой. Но в необычном внешнем виде отрабатываются и новые технологии: большая стеклянная крыша кабины водителя затемняется при повышении интенсивности солнечного излучения, а решетчатая структура передней стойки улучшает обзор. Голубой светодиод подсветки сбоку автомобиля не только украшает концепт, но и повышает безопасность, делая автомобиль более заметным ночью.

Однако и Mitsubishi Fuso Canter Eco-D не планируется запускать в производство, хотя отдельные технические решения уже в ближайшее время «пойдут в тираж». Концепт же так и останется идеей, которая будет витать в воздухе, пока ее не сдадут в музей, а вместо нее создадут что-то более практичное и не такое броское — для ежедневного пользования. ■

«МАЗ-ПЕРЕСТРОЙКА» (1988) ПОКАЗАЛ, ЧТО СОВЕТСКИЕ ДИЗАЙНЕРЫ УМЕЮТ УГАДЫВАТЬ МИРОВЫЕ ТЕНДЕНЦИИ, НО СОВЕТСКИЕ ЗАВОДЫ НЕ МОГУТ ВОПЛОЩАТЬ ИХ В ЖИЗНЬ

АВТОПОЕЗДА ОТ ЛУИДЖИ КОЛАНИ (НА ФОТО — ВЕРСИЯ 2002 ГОДА) ПО АЭРОДИНАМИКЕ НЕ УСТУПАЮТ СПОРТИВНЫМ ЛЕГКОВЫМ МОДЕЛЯМ. ОДНАКО КРУПНЫМ ПРОИЗВОДИТЕЛЯМ АВТОМОБИЛЕЙ ЭТО НЕИНТЕРЕСНО

