

РАЗВИВАЯ ТРАДИЦИИ ДИЗАЙНА VOLVO

ХОРОШИЙ ДИЗАЙН — ЭТО В ПЕРВУЮ ОЧЕРЕДЬ развитие наследия компании, соблюдение традиций и умение изменять продукт, учитывая современные тенденции и стиль. Необходимо использовать те элементы, которые знакомы нам многие годы, и добавлять нечто новое, привлекательное. Следуя по такому пути, мы добиваемся успеха. Дизайнеры Volvo Cars находят вдохновение в традициях прошлого и создают то новое, что будет актуально сегодня и в будущем. Такой дизайн получает признание клиентов и будет вдохновлять следующие поколения дизайнеров, которые будут делать новые открытия, устремляясь в будущее.

НЕМНОГИЕ ПРОИЗВОДИТЕЛИ АВТОМОБИЛЕЙ могут продемонстрировать элементы дизайна своих автомобилей, которые применялись в прошлом, например, еще в 50-х годах прошлого века. С автомобилями Volvo дело обстоит иначе — это мускулистые широкие боковины, выделяющийся «свод», который проходит по всей длине кузова, V-образный капот, поднятая решетка радиатора и вертикальные задние фонари на наших модификациях универсалов. Эти элементы дизайна Вы видели прежде на моделях Volvo, Вы можете видеть их сегодня на современных автомобилях Volvo, и они останутся в будущем. Вероятно, дизайн будущего будет немного иным, более смелым, но эти элементы всегда будут отличать автомобили Volvo от моделей других марок.

ПРЕДЛАГАЕМОЕ ИЗДАНИЕ ИСТОРИИ нашей компании мы решили посвятить развитию дизайна. Мы хотим рассказать Вам, как все начиналось, как развивался дизайн моделей Volvo, как вносились новые элементы и что было самым интересным и привлекательным за годы становления компании. Интерес представляет дизайн кузова и дизайн салона. Мы расскажем о том, почему для нас важны концептуальные автомобили и какую роль они играют в разработке решений для серийных моделей.

Вы узнаете, какие элементы дизайна использовались в Volvo и какие тенденции в отрасли оказали влияние на развитие компании, сделав автомобили Volvo уникальными.



Стивен Маттин,
Директор по Дизайну, Volvo Car Corporation





КОНЦЕПТУАЛЬНЫЕ АВТОМОБИЛИ: БУДУЩЕЕ УЖЕ СЕГОДНЯ





Venus Bilo

ПОПРОСИТЕ ЛЮБОГО ДИЗАЙНЕРА рассказать о будущем, и ответ будет неминуемо расплывчатым. Такие сведения не раскрывают. То, как будет выглядеть следующее поколение автомобилей, представляет собой тщательно охраняемую тайну автопроизводителя. Правда, всегда можно «заглянуть в будущее», посмотрев на концептуальные автомобили. За последние годы в Volvo создали около двадцати таких автомобилей.

Концептуальный автомобиль представляет собой комплекс идей, которые найдут применение в будущих серийных моделях. И дело не ограничивается техническими решениями, системами безопасности и технологиями, призванными сохранить экологию. Стиль будущих автомобилей можно усмотреть на примере концептуальных разработок.

Рассмотрим несколько примеров.

Одним из первых концептуальных автомобилей Volvo был Venus Bilo. В дизайне этой модели доминировали сглаженные обтекаемые поверхности, что объяснялось «функциональным» направлением в дизайне. Venus Bilo был показан в 1933 году, а два года спустя вышла серийная модель PV36 Carüosa. В стиле концептуального и серийного автомобилей было много общего.

За два года до выхода Volvo 240, предложенного публике в 1974 году, Volvo продемонстрировала концептуальный автомобиль безопасности VESC. Безопасность нашла выражение в стиле обоих автомобилей — главным символом стали массивные бамперы.

Концептуальный автомобиль ACC был показан в 2000 году. В Volvo хотели оценить реакцию аудитории на будущую модель Volvo XC90, производство которой началось в январе 2002 г. Серийный Volvo XC90 оказался во всех отношениях удачным проектом.

VESC был первым концептуальным автомобилем, в основе которого были реализованы системы безопасности. Однако технологии безопасности были показаны и на других экспериментальных моделях: в 1978 году был представлен концептуальный автомобиль безопасности VSCC (Volvo Safety Concept Car), а в 2000-м — SCC (Safety Concept Car).

В модели SCC были показаны усовершенствованные системы пассивной безопасности, включая два различных типа четырехточечных ремней безопасности и подголовники с функцией расширенной регулировки для детей на задних сиденьях. Все эти решения призваны повысить безопасность для людей, находящихся в автомобиле.

Но главное достижение в модели SCC заключается в обеспечении превосходной видимости, и в первую очередь — это обзорность для водителя. Как только водитель садится за руль, система проверяет высоту на уровне глаз водителя. Происходит автоматическая регулировка сиденья, обеспечивая оптимальный обзор. Затем в автоматическом режиме регулируется подъем пола, удаление педального блока, положение рулевого колеса,



ACC, концептуальный автомобиль повышенной проходимости



SCC, концептуальный автомобиль безопасности



VESC, экспериментальный концептуальный автомобиль Volvo



*ACC, концептуальный
автомобиль повышенной
проходимости*



рукоятки переключения КПП и центральной консоли. В результате все средства управления находятся на оптимальном расстоянии. Для улучшения обзорности предложена решетчатая структура передних стоек из прозрачного плексигласа. Центральные стойки установлены под углом внутрь салона, также улучшая задний обзор для водителя.

Другая система следит за «мертвыми зонами» при помощи камер, установленных в боковых зеркалах. Датчики возле соответствующего зеркала предупреждают водителя о нахождении транспортного средства в зоне мертвой видимости. Фары взаимодействуют с рулевым колесом и немного поворачивают луч света в направлении поворота автомобиля. Еще одна система следит за дистанцией до впереди идущего автомобиля, предупреждая водителя, если расстояние начинает сокращаться. Помимо этого, специальная камера контролирует положение автомобиля относительно продольной маркировки дорожного полотна и предупреждает водителя, если автомобиль отклоняется от курса.

SCC явился концептуальным автомобилем, продемонстрировавшим прекрасное взаимодействие инженеров и дизайнеров. SCC получил широкое признание за уникальный стиль и разносторонние интеллектуальные системы безопасности.

Последние три концептуальных автомобиля Volvo были представлены в 2004 году. Первым был Volvo YCC (твой концептуальный автомобиль), который вызвал большой интерес общественности в связи с тем, что разработку автомобиля осуществляла группа инженеров и дизайнеров, состоящая исключительно из женщин. Однако это был не единственный фактор, делающий автомобиль уникальным. Volvo YCC отличался удивительным стилем и целым комплексом свежих инновационных решений. Например, сменные подушки сиденья. Поистине неплохая идея, когда покупатель приобретает подержанный автомобиль, на спидометре которого уже не одна тысяча километров пробега! Возможность приобретения совершенно новой обивки для сидений очень привлекательна. Просто отлично!

Почему прежде это никому не приходило в голову? Реакция на изобретение — это самая хорошая оценка.

Группа создателей концептуального автомобиля ориентировалась на ожидания женщин, в то время как, следуя традиции, автомобили в первую очередь создают, учитывая требования мужчин. Женщины-водители заинтересованы в прекрасной обзорности независимо от роста человека, они предпочитают окраску кузова автомобиля, которая лучше всего моется, им нужны системы, облегчающие парковку, и удобные места для хранения вещей в салоне автомобиля.

В салоне и во внешнем виде YCC просматриваются черты современных моделей Volvo, однако этот автомобиль сделал один очень важный шаг вперед. Внешность одновременно выглядит спортивной и в то же время роскошной. Здесь присутс-



SCC, концептуальный автомобиль безопасности



YCC, твой концептуальный автомобиль



3CC



твуют характерные очертания Volvo, но они сильнее подчеркнуты. Салон светлее и ярче, соответствуя минималистскому стилю дизайна.

В 2004 году также были представлены два других концептуальных автомобиля — ЗСС и Tandem. ЗСС по размерам не отличается от классического двухместного спортивного автомобиля, однако в ЗСС достаточно места еще и для одного взрослого или двух детей на заднем сиденье. Очертания кузова ЗСС по сравнению с УСС футуристические. Возможно, это результат стремления наделить автомобиль наилучшими аэродинамическими качествами.

Стиль — не главная особенность концепта ЗСС. В центре внимания были технические решения и применение технологии альтернативного силового агрегата. Электрический мотор приводится в движение за счет электричества, поступающего с литиевых аккумуляторных батарей. Кузов из углепластика покоится на раме из высокопрочной стали.

На примере концептуальной разработки Tandem инженеры попытались предложить свое решение для облегчения передвижения в насыщенном городском потоке. Это легкий, экономичный автомобиль чрезвычайно компактных размеров: единственное сиденье для пассажира располагается за сиденьем водителя. В итоге этот автомобиль заметно отличается от автомобилей, к которым мы привыкли сегодня.

По сравнению с УСС и ЗСС в плане дизайна концепт Tandem представляет собой значительный отрыв от сегодняшних дней. Но как же охарактеризовать такую новинку: как шаг в сторону или шаг вперед? Да и кто может утвердительно ответить на этот вопрос? Следует вспомнить еще и об универсалах. Что бы делала компания Volvo без универсалов? Последним концептуальным автомобилем в категории универсалов был Versatility Concept Car (VCC), представленный в 2003 году.

ВСС отвечает традиционным характеристикам автомобиля Volvo, но на примере этого концептуального автомобиля компания показывает современный дизайн. Плавные линии кузова напоминают о концептуальном автомобиле Venus Bilo. Решетка радиатора воспроизводит в памяти модель Volvo 164, а дизайн кормы напоминает Volvo P1800 ES.

В интерьере ощущается тот же язык дизайна, что и в салоне концепта УСС: светлый, просторный и грациозный, как и подобает автомобилю, выполненному в настоящем скандинавском стиле. Здесь использовались материалы исключительного качества. Здесь нет ничего лишнего, ни одного ненужного средства управления.

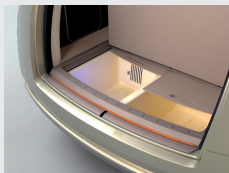
Продуманные карманы и ниши для хранения вещей — это еще одна черта дизайна салона, объединяющая концептуальные автомобили УСС и ВСС. Выдвигаемый на полозьях пол багажного отделения в ВСС оборудован электроприводом, а под сдвижным полом разместились два отделения для хранения продуктов питания и напитков — причем хранение предусмотрено либо в охлажденном виде, либо поддерживая горячее состояние продуктов.



Tandem



*VCC, универсальный
концептуальный
автомобиль*



В YCC убрали с пола рычаг переключения трансмиссии, поэтому инженеры смогли использовать высвободившееся место в напольном тоннеле для хранения вещей. Здесь есть все: держатели для стаканов, холодильник, контейнер для мусора и даже отделение для ноутбука.

Другими словами, это два концептуальных автомобиля, ориентированные на одно направление.

Ни один из концептуальных автомобилей — SCC, YCC, ZCC, VCC или Tandem — не предназначался для серийного производства, но многие идеи и решения, реализованные в этих экспериментальных моделях, найдут свое применение в серийных автомобилях будущего. Но что именно будет использоваться — покажет время.



ДИЗАЙН-ЦЕНТРЫ VOLVO





Центр стратегического дизайна Volvo Strategic Design Centre в Барселоне



Центр мониторинга и разработки концептуальных автомобилей Volvo Monitoring & Concept Centre в Калифорнии

VOLVO CARS располагает тремя дизайн-студиями, одна из которых находится в Гетеборге и еще две в Барселоне и Камарильо (штат Калифорния). Центр мониторинга и разработки концептуальных автомобилей Volvo Monitoring & Concept Centre (VMCC) был основан в Калифорнии в 1986 году, а в 2001-м был открыт Центр стратегического дизайна Volvo Strategic Design Centre в Барселоне.

Следует обратить внимание на названия: дизайн-студия в Калифорнии выполняет две функции одновременно. Помимо разработки новых моделей здесь отслеживают основные тенденции, которые сказываются на развитии автомобильной отрасли.

Места расположения дизайн-центров были выбраны не случайно. В Калифорнии всегда велись передовые разработки. Основная стратегия заключается в масштабе работ центра VMCC. Чем больше людей участвуют в совместной работе, устремляя свои взоры в будущее, тем лучше. В Камарильо над созданием новых моделей работают инженеры, дизайнеры и бизнес-эксперты.

В дизайн-центре Камарильо был создан концептуальный автомобиль Volvo ЗСС и, конечно же, модели S60 и XC90. Экспертам VMCC было доверено разработать внешний стиль этих моделей.

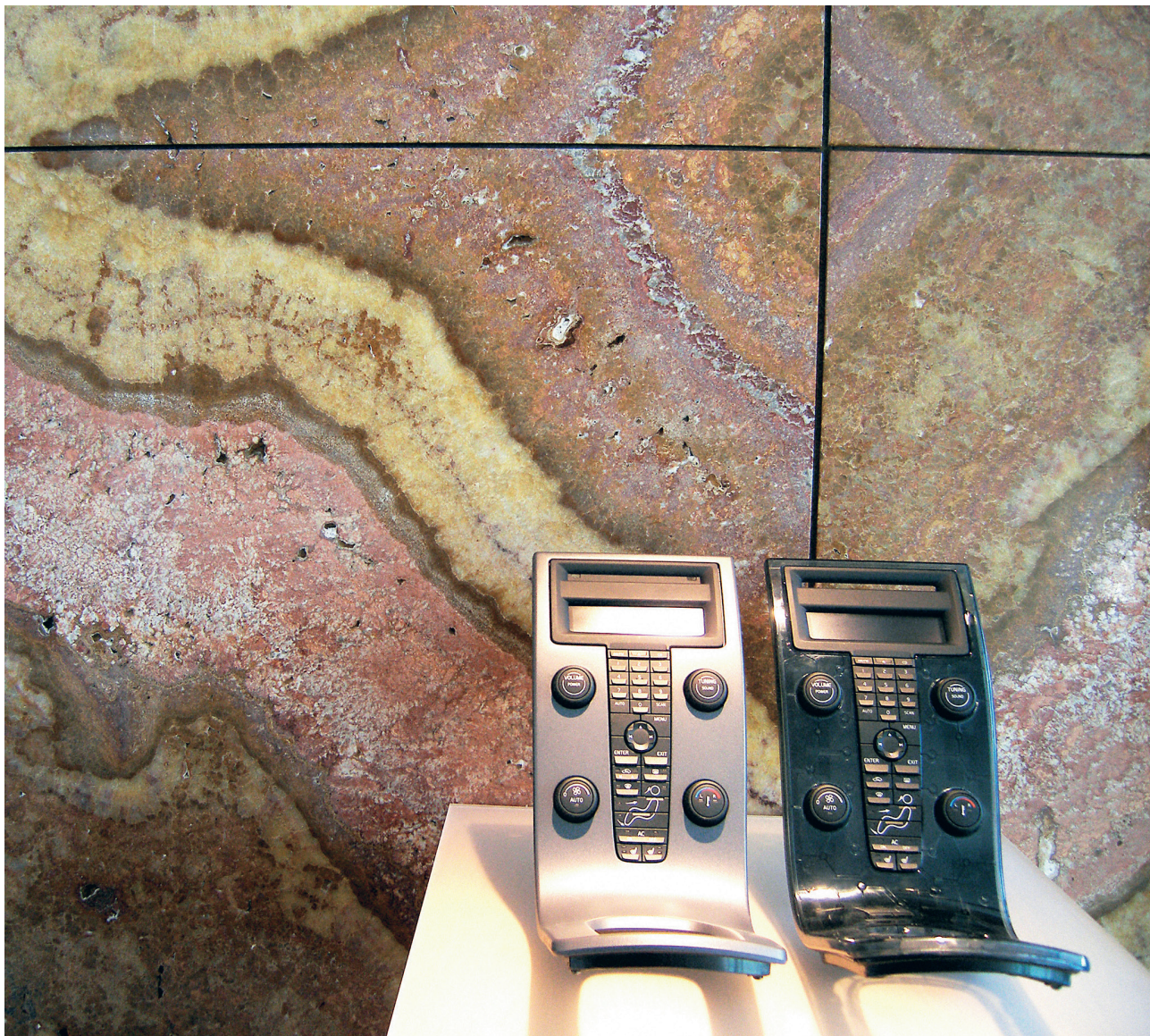
Учет тенденций в развитии отрасли повлиял на выбор места для открытия третьего дизайн-центра в Барселоне. В последние годы Испания зарекомендовала себя как одна из ведущих европейских стран в сфере разработки дизайна.

Пожалуй, на этом заканчиваются все имеющиеся сходства: в Калифорнии преобладают прямые широкие трассы с многочисленными парковками, а на узких улочках европейских городов парковка доставляет много сложностей. В Европе большим спросом пользуются компактные автомобили.

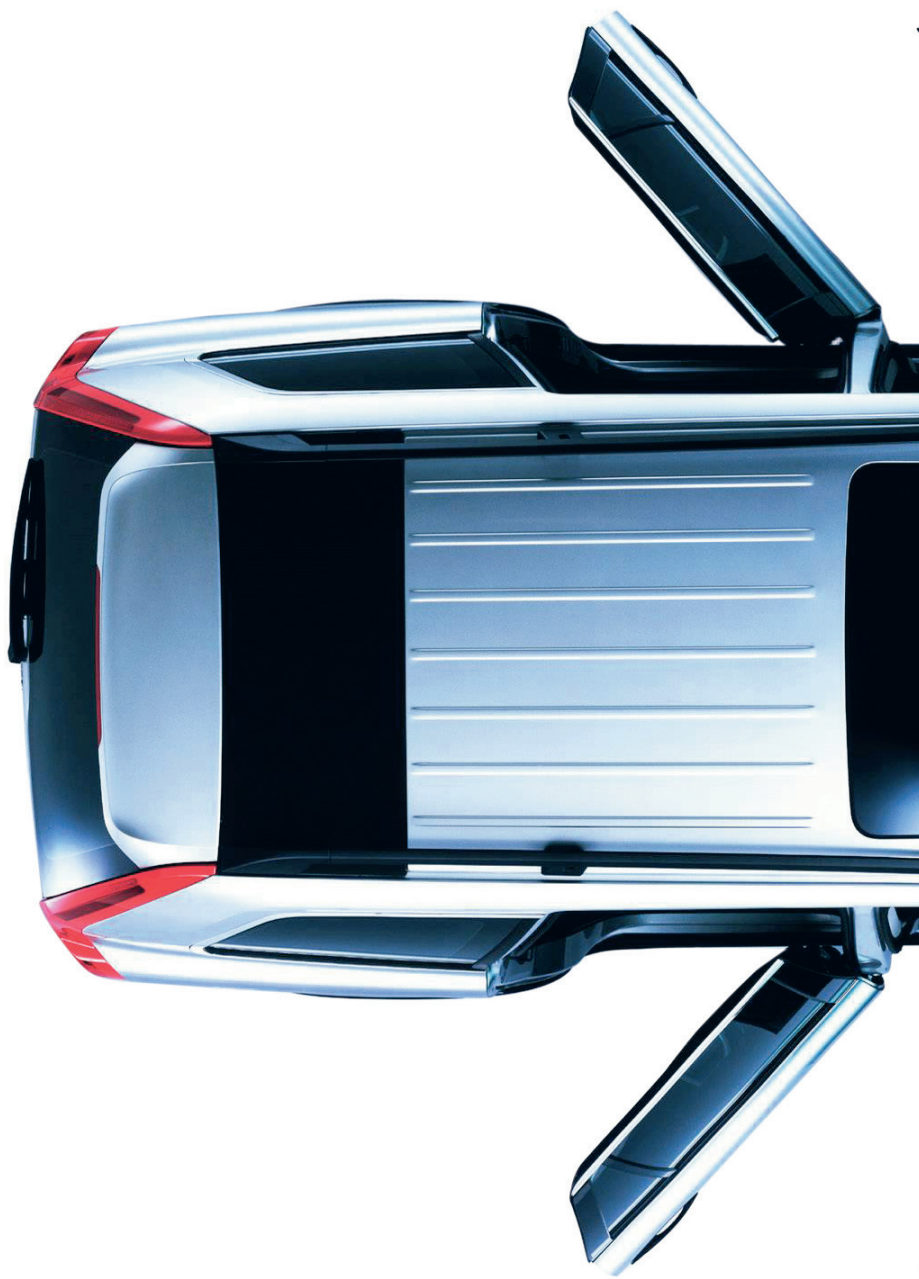
Гетеборг и Северная Европа находятся примерно между этими столь различными по характеру дизайн-центрами, поэтому все три студии удачно дополняют одна другую.

Но помимо такого взаимодействия есть еще очень важное практическое преимущество расположения центров дизайна. Несмотря на то что первые штрихи в разработке дизайна автомобиля возникают на бумаге, сегодня большую часть работы осуществляют на компьютере. Компьютерный дизайн позволяет создавать автомобиль, начиная с общих зарисовок и заканчивая готовой моделью.

Каждый разработчик может получить доступ к трехмерному компьютерному изображению независимо от того, где она находится. Поэтому инженеры и дизайнеры в Гетеборге и Барселоне взаимодействуют в течение рабочего дня, а затем отсылают результаты работы в Камарильо. На следующий день они уже могут ознакомиться с тем, что сделали коллеги в Америке, пока в Европе была ночь.



*Плывущую
центральную консоль
начали устанавливать
в модели S40 в 2003 г.*



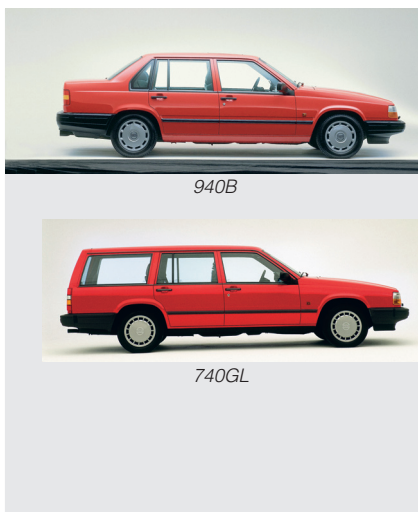


ДИЗАЙН КУЗОВА





ECC, экологический концептуальный автомобиль



ПЕРВЫЙ ШАГ НА ПУТИ СОЗДАНИЯ внешнего дизайна современных автомобилей Volvo с обтекаемыми формами был предпринят еще в 1990 году, когда на свет вышла серия 900. Автомобили этой серии смотрелись как изысканные версии предыдущей серии 700, однако это были автомобили с более плавными линиями. Угловатые формы уступали закругленным линиям.

В 1995 году на рынок вышли новые модели S40 и V40 — плавные округлые линии продемонстрировали радикальную смену в дизайне автомобилей Volvo. Всего год спустя появляются Volvo S70/V70 с новым дизайном задней части. Передняя часть стала более обтекаемой, отвечая требованиям аэродинамики. В том же году Volvo выводит роскошный и элегантный C70 купе. Прежний практичный, но слабо эмоциональный дизайн, присущий автомобильной линейке Volvo, навсегда остается в прошлом. В 1997 году представлен кабриолет C70, который подвел черту под старым направлением в дизайне. Это была первая модель с открытым верхом со времени Volvo Sport, который выпускался в 1954 г.

Дизайн автомобилей Volvo, использовавшийся в течение двух десятилетий, стал последовательно меняться, переходя от «функциональности без стилистики» к «функциональности в сочетании со стилистостью».



S80

В действительности, тенденция в развитии нового дизайна была продемонстрирована еще в 1992 году концептуальным автомобилем ECC (Environmental Concept Car). Эта модель не только показала новую гибридную установку (электрический мотор в сочетании с газотурбинным двигателем), но и позволила исследовать отношение к новому дизайну, который просматривается в современных серийных моделях Volvo.

И Volvo S80 в этом смысле не исключение.

Volvo S80 в новом стиле вышел на рынок весной 1998-го. Volvo пригласила на презентацию Оперный театр Гетеборга, а возле офисного здания компании был развернут гигантский плакат, на котором новая модель демонстрировала свои уникальные системы безопасности. В то время это был самый безопасный автомобиль. Инновации в сфере безопасности включали надуваемый занавес и систему защиты от плетевых травм (WHIPS).

S80 был первым автомобилем в мире, который поставлялся с Декларацией защиты окружающей среды, и это была первая модель, на примере которой Volvo продемонстрировала новый дизайн бренда.

Вскоре Volvo S80 получил международные призы за свой внешний вид и непревзойденный уровень безопасности. Итальянский



C70 Coupé



S60



S80

автомобильный журнал *Automobilia* назвал Volvo S80 «самым красивым автомобилем в мире».

Значительную лепту в разработку нового дизайна автомобилей Volvo внес англичанин Петер Хорбери (Peter Horbury) — с 1991 по 2002 год Хорбери занимал должность главного дизайнера Volvo Cars. Именно он сделал все возможное, чтобы концептуальный автомобиль ECC не остался лишь экспериментальной разработкой, продемонстрировавшей технологии в сфере защиты окружающей среды.

За годы работы Хорбери в Volvo Cars автомобили Volvo стали все больше и больше отражать традиционные ценности скандинавского дизайна, основу которых составляет сочетание функциональности, высокого качества и неподвластных времени форм и линий.

В то же время компания стремилась максимально сохранить наследие Volvo: например, эмблему в виде знака железа и диагональную полосу на решетке радиатора, характерные для автомобилей Volvo выступающие пороги, V-образную форму капота и вертикальные задние стойки универсалов.

Наклон задних стоек определяет вид задней части универсала. Угол наклона задних стоек практически не менялся с 1953 года, когда Volvo представила свой первый универсал Volvo Duett.

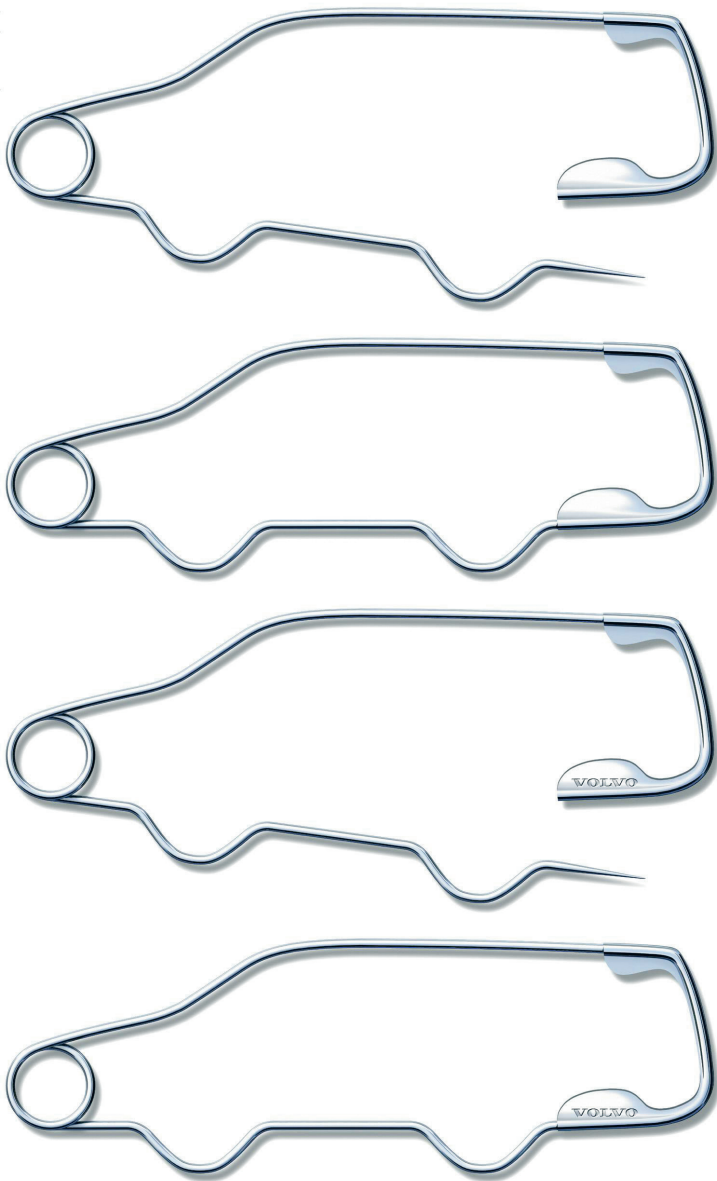
Выдающиеся формы V-образного капота были впервые применены на самых первых автомобилях Volvo 1927 года выпуска. За исключением самых эксклюзивных моделей такая форма стала едва просматриваться на автомобилях Volvo, производившихся в 60-х годах, когда началось производство серии 140. На некоторых моделях эта характерная черта дизайна и вовсе исчезла. В 80-х годах V-образный капот вновь появился с выходом в свет серии 700, и эта тенденция стала лишь усиливаться с приходом каждой новой модели Volvo.

Впервые оригинальный дизайн выступающих порогов был предложен на примере модели PV444 в 1944 г. Этот элемент дизайна затем исчез, уступив угловатым формам будущих моделей. Но сегодня этот элемент используется снова.

Знак железа устанавливался на самых первых автомобилях Volvo, правда, эта эмблема применялась не на всех моделях, но начиная с модельного ряда 1968 года знак железа стал использоваться на всех автомобилях Volvo, а в последние годы эмблема красуется и на рулевом колесе каждого Volvo.

Начиная с 1998 года в дизайне автомобилей Volvo появился новый элемент — отличительный блок задних фонарей, который впервые был показан на концептуальном автомобиле ECC. Затем новые задние фары получил Volvo S80, и постепенно они стали использоваться в дизайне всех моделей Volvo. Сегодня задние фонари стали самым заметным элементом во внешнем виде моделей Volvo.

Петер Хорбери считает свой приход в Volvo удачей: будучи иностранцем, он смог заметить то, что шведы принимали как нечто само собой разумеющееся. Вероятно, сегодня Хорбери практикует такой подход в США — с начала 2004 года он занял должность ди-





V70



ректора по дизайну, отвечающего за автомобильные бренды Ford Motor Company на территории Северной Америки.

После Volvo S80 появилась модель S60 — это был новый низко расположенный седан, в дизайне которого просматривалось сходство с концептуальным автомобилем ECC.

Международный дебют нового седана состоялся в 2000 г. В том же году вышли обновленные S40, V40, V70 и V70 XC (который впоследствии трансформировался в XC70). Располагая полным приводом на все колеса и высоким дорожным просветом, V70 XC, безусловно, должен был пригласить покупателей, предпочитавшим спортивно настроенные автомобили.

В 2002 году Volvo Cars вышла на рынок внедорожников (Sports Utility Vehicle), представив Volvo XC90.

Volvo XC90 быстро получил признание и завоевал престижные награды даже быстрее, чем S80. Новый автомобиль Volvo завоевал самые высокие призы, включая «Грузовик Года в Северной Америке» в 2003-м. Но не менее важным был тот факт, что новый внедорожник получил пять звезд по результатам краш-тестов, проведенных организацией Euro NCAP, — это был самый высокий уровень безопасности для внедорожников в мире.

XC90 базируется на платформе легкового автомобиля, поэтому центр тяжести находится ниже уровня, характерного для внедорожника. В результате заметно снижается риск переворачивания. Более того, XC90 оборудован передовой системой предотвращения переворачивания (Rollover Protection System). Но решения безопасности, реализованные в XC90, не ограничиваются лишь защитой людей, находящихся в автомобиле. В XC90 были применены системы и устройства, призванные снизить риск травмирования людей в случае столкновения в других более низких автомобилях, а также велосипедистов и пешеходов.

Осенью 2003 г. на рынок вышли две совершенно новые модели: Volvo S40 и V50. В новых моделях была применена единая платформа, наделившая компактные автомобили таким же уровнем безопасности, как и более крупные модели Volvo. В обеих моделях используется новая запатентованная структура передней части, включающая несколько зон деформации. Система защиты от ударов сбоку в новых Volvo S40 и V50 конструктивно не отличается от подобной системы, реализованной в более крупных моделях Volvo, а передние сиденья оборудованы системой защиты от плетевых травм WHIPS.

Новые Volvo S40 и V50 немного короче, шире и выше по сравнению с предыдущими моделями S40/V40. Внешний вид отличается спортивными динамичными чертами, а в дизайне салона нельзя не отметить совершенно новый современный стиль.

В 2004 году компания не вывела новые модели, однако существующие модели были заметно обновлены. Например, были предложены новые фары и задние фонари с прозрачными линзами. Фронтальная часть моделей S60 и V70 изменилась, получив округлые формы. К тому же были изменены решетки радиатора и бамперы.



XC90



XC70



XC70



V50

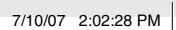
XC70 получил новую решетку радиатора, новую защитную пластину сзади и балки на крыше из полированного алюминия.

В центре внимания в 2005 г. оказался новый Volvo C70 — кабриолет со складываемой трехсекционной жесткой крышей и устанавливаемым в дверях надуваемым занавесом.

Можно сказать, что C70 «пошел своей дорогой». Жесткая крыша была разработана в итальянской дизайн-студии Pininfarina, которая также руководит производственным процессом в Швеции. Однако это не означает, что C70 не соответствует общей тенденции дизайна Volvo Cars. Стиль автомобиля был разработан дизайнерами Volvo Cars, поэтому в новом C70 отчетливо просматриваются отличительные черты современных моделей Volvo. Не заметить наследие концептуального автомобиля ECC просто невозможно.



C70





«Кресло 406».
Дизайнер: Алвар Аалто

ЦВЕТ И ФОРМА автомобиля являются факторами, которые создают первое впечатление об автомобиле. Однако салон — это то место, где водитель проводит большую часть времени, поэтому в салоне водитель должен чувствовать себя как дома. Это немного напоминает первую встречу с незнакомым человеком. Первое впечатление может быть точным, но оно может быть обманчивым. Только хорошо узнав человека, мы можем сказать, что у нас много общего, и мы можем рассчитывать на длительное знакомство.

Осознание важности салона автомобиля развивалось медленно вместе с развитием самой отрасли. В первые годы производства автомобилей салону уделялось мало внимания. Производитель считал вполне достаточным наличие сидений, панели приборов и рулевого колеса. Функциональность — вот что было главным.

Безусловно, функциональность и сегодня очень важна. Это важно и для автомобилей Volvo. Шведы давно известны своей практичностью. Хороший внешний вид без соответствующей функциональности — это неприемлемо.

Практичные универсалы — хорошее тому подтверждение. Ни один другой производитель автомобилей не ассоциируется с универсалами, как Volvo.

Сегодня разработка стиля салона автомобиля Volvo идет параллельно с созданием внешнего вида. Учитываются и традиции скандинавского дизайна, и собственное наследие Volvo. Критерий практического функционального дизайна заключается в использовании чистых и светлых оттенков. Дизайнеры руководствуются такими понятиями, как элегантная простота, оригинальные материалы, внимание ко всем деталям, качество и стиль, неподвластный времени. Разработчики Volvo черпают свое вдохновение в работах Алвара Аалто и Бруно Матсона: изделия, созданные мастерами, выполнены в легких светлых тонах, и даже стулья из дерева до сих пор не потеряли актуальность, несмотря на то что были созданы десятилетия назад. Кроме этого, есть еще продукция компании Bang & Olufsen: четкие ровные линии также могут стать предметом вдохновения для разработчика дизайна автомобиля.

Кардинальное изменение произошло в 1984 году, когда Volvo представила Volvo 740. Впервые за 20 лет салон автомобиля стал выразительным. Салон по-прежнему был функциональным, однако теперь центр внимания сместился в сторону дизайна.

С тех пор разработка салона стала приоритетным направлением. С выходом каждой новой модели стиль Volvo совершенствовался, линии становились чище, преобладали светлые тона, а салон в целом приобретал требуемую гармонию.

Пожалуй, было лишь одно исключение. Производство Volvo 850 началось в 1991 году, и эту модель можно было охарактеризовать как «шаг назад» в плане дизайна салона. Это был первый переднеприводный Volvo — мощный автомобиль, ориентированный на водителя, практикующего динамичную езду. Поэтому автомобильная пресса в первую очередь расхваливала технические параметры новой модели. Главная тема звучала примерно так: «Наконец Volvo смогла создать автомобиль, которым



Салон S40



приятно и удобно управлять». Салон автомобиля был ориентирован лишь на водителя. Панель приборов в Volvo 850 напоминала приборы управления в кабине самолета.

Хосе Диас де ла Бера (Jos Diaz de la Vega), руководитель стратегического дизайна Volvo Cars, а также разработчик салонов автомобилей Volvo, охарактеризовал салон Volvo 850 как «визуальное засорение».

Все средства управления, которые требуют внимания водителя, расположены хаотично в противовес требуемой гармонии.

Главная задача проектировщика салона заключается в обратном — необходимо обеспечить чистоту форм. Хосе Диас считает, что в автомобиле водитель должен чувствовать себя умиротворенно и без труда понимать информацию, поступающую с приборов автомобиля.

Изучая процесс совершенствования панели приборов и центральной консоли можно отметить очень интересные тенденции, на развитие которых ушли годы. В первых автомобилях панель приборов повторяла форму капота — элегантные, округлые линии. Для отделки салона использовались естественные материалы. В основном это было дерево, ткани на шерстяной основе и кожа. Из приборов можно было увидеть разве что круглый циферблат спидометра. Центральная консоль еще не была изобретена. Округлые формы применялись до 30-х годов, и затем от них отказались, как только капот автомобиля приобрел плоскую форму. Количество приборов увеличилось, и они размещались по относительно плоской панели приборов.

В конце 40-х появляется новая форма, которая со временем станет практически торговой маркой Volvo. Это — трапеция. Впервые такая форма была реализована в модели PV444, когда большой круглый спидометр вышел за пределы верхней кромки панели приборов.

В течение нескольких лет дизайнеры Volvo работали над нужными формами. В Volvo Amazon (серия P120) спидометр был обрамлен в форме трапеции, т. е. это была форма четырехугольника без параллельных боковых линий. Сам спидометр располагался горизонтально, что представляло собой революционную находку в 1956 году. Рулевое колесо также получило характерный для Volvo дизайн: четыре спицы, размещенные в форме трапеции.

В то время в салоне уже были реализованы системы безопасности. Козырек панели приборов был выполнен из пористого материала, что позволяло снизить вероятность травмы головы в случае столкновения. Однако от трапециевидных форм решили отказаться, когда создавалась новая серия 140. Ровные линии кузова повторялись в салоне автомобиля. Для этой модели было предложено трехспицевое рулевое колесо, но кроме этого добавилась центральная консоль, которая отличалась точными четырехугольными формами.

В 1966 году на рынок выходит Volvo 144. Два года спустя появляется более престижная модель Volvo 164. С 1970 года дизайн панели приборов модели 164 приобретает форму трапеции. Это был роскошный автомобиль с множеством приборов, переключателей и кнопок управления.

В Volvo 164 центральная консоль почти слилась у основания с напольным туннелем, но лишь «почти». Полностью центральная консоль

*Фотографии (на
странице напротив),
сверху слева:
PV659
PV444
Amazon (P120)
140
850
S80*



ECC



ÖV4

была объединена с консолью, проходящей по центру пола автомобиля, в Volvo серии 240, который появился в 70-х годах. Панель приборов была практически четырехугольной формы с равными сторонами, однако трапеция просматривалась в форме центральной консоли. Рулевое колесо вновь приобрело четыре спицы.

В 80-х произошел возврат к трапециевидной форме панели приборов, а центральная консоль полностью слилась с напольным туннелем. В моделях серии 700 средства управления были сгруппированы, они разместились ближе к водителю на центральной консоли.

В Volvo 960 и 850 (модели 1990 и 1991 годов) центральная консоль развернулась к водителю, напоминая структуру расположения приборов в кабине самолета.

Развитие и совершенствование технических решений привело к созданию дополнительных переключателей, рычажков и кнопок. «Визуальное засорение» стало реальным фактом, но дизайнеры Volvo стремились к совершенству.

В 1992 году был показан концептуальный автомобиль ECC, позволивший немного заглянуть в будущее. В концепте ECC предлагались не только технические новинки, но и новые тенденции в дизайне. Стиль концептуального автомобиля положил основу новому языку дизайна Volvo, который актуален и по сегодняшний день, причем это применимо как для дизайна кузова, так и салона. Приборы и средства управления были собраны вместе и расположились как можно ближе к водителю, оставив максимально незанятые поверхности вокруг пассажира на переднем сиденье. Трапециевидная форма козырька над панелью приборов практически заслонила рулевое колесо, которое теперь было невозможно рассмотреть извне. Плавными линиями панель приборов переходила в центральную консоль и спускалась к напольному туннелю.

Мягкие линии намного лучше воспринимаются, и происходит это не только по причине формы линии, но и благодаря тому, что свет более равномерно наполняет салон, сглаживая резкие контрасты между темными и светлыми тонами.

Первые шаги по внедрению инноваций, предложенных в ECC, были сделаны в 1995 году, когда на свет вышли Volvo S40 и V40. Затем новый дизайн стал быстро адаптироваться во всех других моделях Volvo. В 1996 году были представлены модели S70, V70, C70, S90 и V90, а в 1998-м вышел совершенно новый автомобиль — Volvo S80.

Volvo S80 представлял собой революционное свершение по многим параметрам, и в первую очередь он заявил о новом языке дизайна компании. Вскоре новый дизайн нашел применение в каждой новой модели Volvo, включая новый V70 (1999), S60 (2000), XC90 (2001), новый S40 и Volvo V50 (2003), а также новый C70 (2005).

В большинстве этих автомобилей центральная консоль повернута в сторону водителя. Исключение составляют V50, новый S40 и новый C70 — в этих автомобилях используется минималистская парящая центральная консоль, представляющая собой достижение максимальной чистоты дизайна. Формы этого удивительного элемента интерьера автомобиля навевало известное, ставшее уже классикой, изделие

Арне Якобсен: стул под названием «Муравей», созданный еще в 50-х годах. Этот великолепный дизайн, не утративший актуальность в наши дни, сочетается с достижениями современных технологий. Панель приборов на центральной консоли выполнена в сверхтонкой форме, напоминая элегантные пульта дистанционного управления фирмы Bang & Olufsen.

Современный руль автомобиля Volvo может быть либо трех-, либо четырехспицевым: четырехспицевый руль отличается элегантностью, а трехспицевое рулевое колесо подходит для автомобилей спортивного настроя. Например, в моделях S60 R и V70 R используется трехспицевое рулевое колесо.

В 2002 году компания представила модели серии «R», которые во многом напоминают концептуальный автомобиль PCC1 (Performance Concept Car), показанный в 2000 году. Помимо мощных двигателей и усиленных шасси новые модели Volvo получили эксклюзивную отделку салона, включая алюминиевую окантовку циферблатов приборов и обивку из кожи высшего качества.

Трехспицевое рулевое колесо обтянуто кожей. Более того, на рулевом колесе появилась эмблема Volvo в виде знака железа. Знак железа использовался как символ компании и устанавливался начиная с самой первой серийной модели 1927 года. Впервые эмблема Volvo стала устанавливаться на рулевом колесе XC90 в 2001 г. С тех пор на всех моделях Volvo эмблема используется на рулевом колесе.

Особый стиль Volvo характерен и для сидений, подголовников, ремней безопасности и детских сидений. Удобные сиденья всегда считались важным преимуществом автомобилей Volvo, но разработка сидений не стоит на месте. Сегодня сиденья в автомобиле более удобны, чем вчера. А сиденья, которые будут устанавливаться завтра, уже проходят испытания на концептуальных моделях. Например, сиденья, установленные в экспериментальном автомобиле Versatility Concept Car в 2003 году, включали пенный наполнитель Tempur.

Подголовники устанавливались на сиденьях в автомобилях Volvo начиная с конца 60-х. Сегодня форма подголовников Volvo напоминает букву «S» — такая уникальная конфигурация, разработанная в 80-х годах, позволяет значительно снизить риск получения травм шеи. Разработка технологии защиты от плетевых травм (WHIPS) в 1998 году способствовала повышению уровня защиты водителя и пассажиров.

Трехточечный ремень безопасности был разработан в Volvo, а также и механические натяжители ремней безопасности и детское сиденье, устанавливаемое против направления движения.



Датчик оборотов, современные модели серии «R»

Volvo была первопроходцем среди автопроизводителей, предложив ремни безопасности. Модель Volvo Amazon поступила в производство в 1957 году: в этом автомобиле в стандартном оснащении устанавливались крепления для ремней безопасности на передних сиденьях. Два года спустя на моделях Amazon и PV544, поставлявшихся в страны Скандинавии, в стандарте предусматривались трехточечные ремни безопасности. Volvo была первой в мире компанией, поставлявшей серийные автомобили с трехточечными ремнями безопасности в стандартной комплектации.

В 1967 году Volvo выпустила первое в мире сиденье для детей, устанавливаемое против направления движения. В это же время стали применяться ремни безопасности для крайних задних сидений. Первые центральное заднее сиденье стало поставляться с трехточечным ремнем безопасности в 1986 г.

В 1990 году выходит Volvo 960 — на этом автомобиле в стандартном оснащении поставлялись ремни безопасности с механическими натяжителями на передних сиденьях. На заказ покупатели могли выбрать подлокотник или встроенное детское сиденье. В этом же году центральное заднее сиденье стало оборудоваться ремнем безопасности с устройством блокировки.

В 1989 году изобретатель трехточечного ремня безопасности Нильс Болин (Nils Bohlin) получил награду за «Безопасность и сохранение жизни» в США. Почетная и своевременная награда: трехточечный ремень безопасности остается самым важным изобретением, обеспечивающим защиту людей в автомобиле, — в этом не может быть никаких сомнений.





ЦВЕТА И ОТДЕЛКА





ÖV4

ИЗНАЧАЛЬНО АВТОМОБИЛИ были черными. В действительности, первая модель Volvo ÖV4 была темно-синей с черными брызговиками. В то время такой автомобиль смотрелся экстравагантно.

Черный цвет доминировал на авторынке до 50-х годов. Более того, особый оттенок черного цвета, который использовался в те времена (код цвета 019), по-прежнему используется для окраски автомобилей Volvo в наши дни. В течение десятилетий автомобили поставлялись в одном цвете. Альтернативы просто не было. Объяснялось это очень просто — применение различных цветов привело бы к удорожанию производства.

Даже самый продаваемый Volvo — модель PV444 — окрашивался в черный цвет. Автомобиль вышел на рынок в 1947 году, и кузов был как всегда черный, хотя салон был отделан в перламутровом сером цвете.

Два года позже была предложена особая версия в сером цвете PV444S. Однако покупателям пришлось ждать до 1952 года, когда компания предложила выбор различных цветов, и даже тогда разные цвета окраски кузова были доступны лишь специальным версиям. В 1952 г. можно было заказать PV444S либо в сером, либо в темно-бордовом исполнении. Тем не менее, стандартные версии по-прежнему выпускались только в черном цвете.

В 1953 году перламутровый серый сменил светло-серую окраску кузова. В следующем году Volvo перешла с нитроцеллюлозного покрытия на синтетические красители. Тогда в компании решили оформлять стандартную версию PV444 не только черной снаружи, но и изнутри.

В 1954 году специальная версия предлагалась уже в пяти цветах, правда, такая разноцветная гамма внедрялась поэтапно. На смену темно-бордовому пришел красный «металлик», затем добавили насыщенный зеленый и темно-голубой, но зеленый цвет продержался недолго, и от него отказались. Перламутровый серый, пятый цвет окраски кузова, использовался до 1958 года, когда PV444 подвергся значительной модификации и был представлен новый Volvo PV544.

Время шло, и добавлялись новые и новые цвета. Технические нововведения означали более широкий выбор для покупателей, и такой выбор не ограничивался разными цветами окраски кузова: Volvo использовала различные тона отделки салона, а также новые материалы и сочетания цветов.

Цвет и отделка автомобиля были более подвержены изменениям, чем общий подход в стилизации автомобиля в целом. Как только производители смогли использовать широкую палитру цветов, салоны автомобилей стали четко отражать тенденции соответствующего десятилетия.

В 1927 году сиденья Volvo ÖV4 были обтянуты высококачественной шведской кожей. К 1947 г. кожа уступила место матерчатой обивке, которая сочеталась с новым материалом для того времени — винилом. Впервые такая отделка была предложена в модели PV444.