

Александр Ельчищев



# **ЗАРУБЕЖНЫЕ КОНЦЕПТ-КАРЫ И ПРОТОТИПЫ**

Конец XX — начало XXI века  
(1997—2006)

Александр Ельчищев

**Зарубежные концепт-кары  
и прототипы. Конец XX –  
начало XXI века (1997–2006)**

«Издательские решения»

**Ельчищев А.**

Зарубежные концепт-кары и прототипы. Конец XX – начало XXI века (1997–2006) / А. Ельчищев — «Издательские решения»,

ISBN 978-5-44-935228-6

Автор, в качестве аккредитованного журналиста неоднократно посещавший автосалоны во Франкфурте, Женеве и Париже, рассказывает об увиденных им зарубежных концептуальных автомобилях (концепт-карах) и прототипах конца XX — начала XXI века. Временные рамки книги: осень 1997 года (Франкфуртский автосалон) — осень 2006 года (Парижский автосалон).

ISBN 978-5-44-935228-6

© Ельчищев А.  
© Издательские решения

## Содержание

ВВЕДЕНИЕ	6
1997	7
Peugeot Nautilus: Морская тема	8
Karmann Open View: Броневи́к» со сдвижной крышей	10
Mazda MS-X: Просторный седан	11
Mercedes-Benz F300 Life-Jet: Помесь автомобиля и мотоцикла	13
Mercury MC2: Прототип «Кугуара»	16
Peugeot 806 Runabout: Сухопутный катер	17
Suzuki C2: Сюрприз под капотом	20
1998	21
Peugeot 206 Escapade: Побег из будней	22
Renault Vel Satis: По мотивам прошлого	24
1999	26
Alfa Romeo Bella (Bertone): Красавица	27
Renault Avantime: Универсальное купе	28
Конец ознакомительного фрагмента.	30

# **Зарубежные концепт-кары и прототипы Конец XX – начало XXI века (1997—2006)**

**Александр Ельчищев**

*Фотограф* Александр Ельчищев

© Александр Ельчищев, 2018

© Александр Ельчищев, фотографии, 2018

ISBN 978-5-4493-5228-6

Создано в интеллектуальной издательской системе Ridero



## **ВВЕДЕНИЕ**

Автор, в качестве аккредитованного журналиста неоднократно посещавший автосалоны во Франкфурте, Женеве и Париже, собрал и дополнил свои репортажи, посвященные зарубежным концептуальным автомобилям (концепт-карам), прототипам и предсерийным образцам второй половины девяностых годов XX и начала XXI века.

Временные рамки книги: осень 1997 года (Франкфуртский автосалон) – осень 2006 год (Парижский автосалон).

Использованы материалы фирм, пресс-релизы на французском, английском, немецком, итальянском, испанском языках, выдаваемые журналистам на европейских автосалонах, выступления представителей автокомпаний на пресс-конференциях и интервью с ними, ответы на письменные запросы и во время живого общения с разработчиками и дизайнерами.

Все фото автора. Часть концептов была сфотографирована не на мировом премьерном показе, а на европейском, в некоторых случаях – на последующих автосалонах.

В каждой главке напоминания, на какой выставке был показан концепт. Это помогает ориентироваться, если читать книгу выборочно, по отдельным главам-концептам. Сравнение с серийными моделями даются на момент проведения мотор-шоу, на котором был показан концепт или прототип.

**1997**

## Peugeot Nautilus: Морская тема

«Наутилус» – совместное творение давних партнеров – итальянской Pininfarina и Центра стиля французской Peugeot – был показан весной 1997 года на Женевском автосалоне. Концептуальный четырехдверный седан класса Gran Turismo был создан на платформе Peugeot 605 с 3-литровой V-образной «шестеркой», но получился более массивным – длиной около 5 метров (его колея расширилась на 12 см, а колесная база на 15 см), соответственно, масса тоже возросла – до 1800 кг.



*Peugeot Nautilus (1997)*

Несмотря на высокую поясную линию, у франко-итальянского седана заметно увеличилась площадь остекления за счет прозрачной крыши (такое решение станет достоянием серийных моделей, начиная с Peugeot 307 Station Wagon).

Среди интересных решений: отсутствующие на привычных местах дверные ручки – они замаскированы в черные стойки крыши, и видеокамера вместо наружных зеркал заднего вида.

Морская тема прослеживалась не только в названии люксового седана, но и во внешнем виде и интерьере.

Кузов был окрашен в светлый аквамариновый «металлик», плавные линии салона напоминали морские волны, как и серо-синяя обивка кресел, а для тех, кто не понимал тонких намеков, была изображена ракушка на ступице рулевого колеса.

Автомобиль, в котором дизайнеры постарались соединить невозможное – плавные линии биодизайна и угловатые черты «настоящих седанов», – так и остался концептом, а морской стиль был продолжен в показанном через полгода во Франкфурте «сухопутном катере» Peugeot 806 Runabout.

*(Женевский автосалон 1997 г., фото: Франкфуртский автосалон 1997 г.)*





*Karmann Open View (1997)*

## **Karmann Open View: Броневи́к» со сдвижной крышей**

Не знаю, как отнеслись к этому чуду американцы и англичане, ведь впервые этот монстр был продемонстрирован на мотор-шоу в Детройте и Лондоне, но многим посетителям Франкфуртского автосалона осенью 1997 года этот «броневи́к» на колесах не понравился. И это еще мягко сказано. Эпитеты у стенда немецкой фирмы приходилось слышать самые нелестные.

Среди главных особенностей угловатого концепта – состоящая из трех складывающихся стеклянных секций крыша и оригинальная система ее сдвига. Боковые стекла, как и заднее, полностью опускаются в двери.

По заверениям создателей, такая новаторская система открывания крыши должна была оценена создателями больших мини-вэнов и автомобилей для активного отдыха.



*Mazda MS-X (1997)*

*(Франкфуртский автосалон 1997 г.)*

## Mazda MS-X: Просторный седан

Осенью 1997 года на стенде «Мазды» на Франкфуртском автосалоне красовались два концептуальных автомобиля с обновленными фирменными эмблемами: Mazda MS-X – прообраз седанов будущего и однообъемный SW-X. Внимание посетителей было приковано больше ко второму, несмотря на выступления забавных аниматоров у MS-X (фото).

А ведь и седан дизайнеры постарались сделать просторным, приближенным к параметрами мини-вэнов. У Mazda MS-X вместительный багажник, для чего пришлось сделать излом в поясной линии автомобиля и заметно сузить заднее стекло. Внутри для увеличения свободного пространства и повышения комфорта убраны центральная консоль и заднее третье кресло (оставшиеся два чем-то похожи на шезлонги).



*Mazda MS-X (1997)*

Среди других особенностей – закрытый панелью вытянутый ромб приборного щитка, который в открытом состоянии служит и противосолнечным козырьком (он совсем не будет лишним – приборы расположены прямо под лобовым стеклом), а также выдвигающийся в центре передней панели лоток со складным монитором компьютера.

Разрабатывался концепт от эскиза до готового автомобиля не в Японии, а в Европе, в компании Mazda Research Europe (MRE), основанной в 1990 году в немецком Оберурзеле, недалеко от Франкфурта-на-Майне. Филиал этот был специально создан для изучения вкусов европейцев, манеры их езды, отслеживания тенденций рынка и технологий Старого Света.



*Mazda MS-X (1997)*

Если с самим концептом сто специалистов центра поработали на славу, то с выбором имени для своего детища они не стали заморачиваться или попросту не успели придумать что-то оригинальное. Казалось бы, вариантов из трехбуквенных индексов можно было извлечь множество, но комбинацию «MS-X» маздовцы повторили всего через полгода после презентации в Женеве концептуального полноприводного Daihatsu MS-X97.

Кстати, у Мазды этот индекс – аббревиатура и расшифровывался она как Multipurpose Sedan Experimental – «экспериментальный многоцелевой седан».

*(Франкфуртский автосалон 1997 г.)*

## **Mercedes-Benz F300 Life-Jet: Помесь автомобиля и мотоцикла**



*Mercedes-Benz F300 Life-Jet (1997)*

На заре автомобилизма тремя колесами у машины трудно было кого-то удивить. И паровая повозка Кюньё (1769) была трехколесной, и повозка Ленуара (1863), и трицикл Бернарди (1884), и один из первых автомобилей мира – Карла Бенца (1885/1886) тоже. Но постепенно авто обрели четкий образ четырехколесного средства передвижения, и все изменения такой колесной схемы в меньшую сторону выглядят попытками скрестить автомобиль и мотоцикл. Мало кто из фирм-производителей отваживается на такие эксперименты. Они дорогие и с непонятной перспективой, ведь совершенно не ясно, как отреагирует автомобильный рынок? Тем интереснее посмотреть на такие попытки, а увидеть результат вживую – большая удача.

Не меньше французов, увидевших после войны Aérocar 700 с трех колесами, были удивлены и немцы, посетившие в 1997 году самую большую на тот момент автомобильную выставку в мире – Франкфуртский автосалон. Кто из них был морально готов увидеть под куполом Фестхалле, который традиционно арендует солидная штутгартская фирма, трехколесный Mercedes-Benz?

На стенде медленно вращался серебристый концепт-кар с обтекаемым открытым корпусом-фюзеляжем, «по-формульному» разнесенными передними колесами на двойных поперечных треугольных рычагах, сильнонаклоненным узким лобовым стеклом, единственной фарой над малюсенькой решеткой радиатора.

Интересно, стоило ли вообще огород городить? Есть ли преимущества у средства передвижения с нечетным количеством колес, которое штутгартцы не называли ни автомобилем, ни мотоциклом, а относили к новому классу транспортных средств, одному им ведомому?

Оказывается, есть. Как заявили создатели Mercedes-Benz F300 Life-Jet, их детище сочетает в себе комфорт современного родстера с динамикой и маневренностью спортивного мотоцикла, и предназначено для спортивной молодежи, а также для тех, кто не утратил молодости в душе.

Благодаря системе ATC (Active Tilt Control) корпус и колеса Life-Jet с помощью гидравлики могут наклоняться до 30 градусов к центру поворота, что позволяет безопасней проходить виражи на большой скорости. В отличие от мотоциклиста, который делает это интуитивно, водителю Mercedes-Benz F300 Life-Jet помогает автоматика. Компьютер ATC постоянно получает информацию от датчиков, отслеживающих скорость, ускорение, угол поворота руля,



и выбирает наивыгоднейшую и безопасную величину наклона машины. Кроме того, умная АТС запоминает индивидуальную манеру езды человека и приспосабливается под нее.

Преимущества у Mercedes-Benz F300 Life-Jet перед двухколесным транспортом и в возможности спрятаться от непогоды под крышей. Ее можно извлечь из небольшого багажника за пассажирским сидением и собрать из двух частей.



*Mercedes-Benz F300 Life-Jet (1997)*

И с пассивной безопасностью у столь динамичной машины дела обстоят намного лучше, чем у мотоциклов. Жесткость кузова обеспечивает двойной пол, как у Mercedes-Benz A-класса, под которым, кстати, надежно спрятан небольшой, объемом всего 28 литров, бензобак, а также энергоемкие поперечины, призванные защищать ездоков от бокового удара. У сидений – автомобильные ремни безопасности.

В штуртартском «аппарате» всего два места. Единственный пассажир сидит за водителем, как на мотоцикле. Точнее сказать, как в истребителе – уж больно кокпит серебристого красавца со штурвалом вместо руля напоминает кабину самолета.

Наличие не только «нормальных» сидений, но и дверей делает этот концепт более близким к автомобилю, чем к мотоциклу. Расположены, правда, они несколько непривычно – асимметрично. Водительская дверь гильотинного типа (поднимается на 60 градусов) – слева, а пассажирская, открывающаяся на 30 градусов против движения, – справа.



*Mercedes-Benz F300 Life-Jet (1997)*

Привод у Life-Jet задний. Полностью алюминиевый 1,6-литровый 102-сильный двигатель от Mercedes-Benz A160 расположен поперек перед задним колесом, крутящий момент на кото-

рое передается через 5-ступенчатую КПП – самую легкую в мире на то время среди агрегатов, способных передавать подобный момент. Ее масса всего 32 кг (мотора – 90 кг).

Заднее колесо у мерседесовского трицикла больше передних. На нем смонтирована 17-дюймовая шина (передние колеса 16-дюймовые) с выдающимися сцепными свойствами. Колесные диски из магниевых сплавов, весят они на 25% меньше аналогичных алюминиевых.



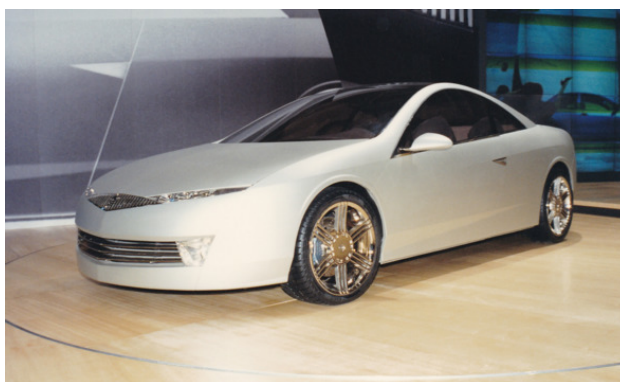
*Mercedes-Benz F300 Life-Jet (1997)*

С динамикой у сверхлегкого трехколесного «аппарата» все в порядке. По заявлению фирмы, он может перемещаться со скоростью до 211 км/ч и делать «сотню» за 7,7 с. Интересно, что родстер Mercedes-Benz SLK 230 Kompressor, оснащенный двигателем с объемным нагнетателем почти вдвое большей мощности, разгоняется лишь на три десятых секунды быстрее.

На автосалоне было заявлено, что Mercedes-Benz F300 Life-Jet – не только демонстрация конструкторских и технологических возможностей фирмы. Если будет проявлен должный интерес к новинке, то за штутгартцами «не заржавеет» – производство столь оригинального транспортного средства может начаться уже в обозримом будущем. Была озвучена и примерная цена нового вида транспорта – 25 тысяч немецких марок.

Однако жизнь распорядилась иначе – автомобиль так и остался в единственном экземпляре, который был передан музею фирмы. Но ряд технических новшеств концепта было применено в последующих серийных автомобилях.

*(Франкфуртский автосалон 1997 г.)*



*Mercury MC2 (1997)*

## Mercury MC2: Прототип «Кугуара»

Осенью 1997 года на Франкфуртском автосалоне на стенде Ford неподалеку от опельского трека красовался, на первый взгляд, концептуальный автомобиль. Но оказалось, что спортивное купе Ford MC2 с узкими фарами, ромбовидной фальшрадиаторной решеткой, тонированными стеклами, включая и лобовое стекло, пятью стеклянными пластинами на крыше, которые нажатием кнопки можно сдвинуть, превратив автомобиль в кабриолет, не просто плод фантазии дизайнеров, а созданная на базе Ford Mondeo довольно близкая замена модели Probe.

Подобные перемены ожидали фордовский модельный ряд осенью 1998 года, но случились раньше: уже в начале следующего года на Детройтском автосалоне был продемонстрирован новый представитель кошачьего семейства «Кугуар» – купе Ford Cougar.

Чтобы посетители выставки подольше оставались у вращающегося подиума нового автомобиля, «фордовцы» поступили проще соседей – расположили вокруг подиума кафе, где за кружкой пива можно было не торопясь обсудить достоинства нового MC2.

*(Франкфуртский автосалон 1997 г.)*



*Mercury MC2 (1997)*



## Peugeot 806 Runabout: Сухопутный катер

При виде белого обтекаемого пикапа на Франкфуртском автосалоне в сентябре 1997 года невольно вспоминались слова популярной песни семидесятых годов «Моряк вразвалочку сошел на берег» в исполнении незабвенного Эдуарда Хилия. Сходить на берег, оказывается, можно не только с корабля, но и с автомобиля, если над ним поработали стилисты Peugeot.

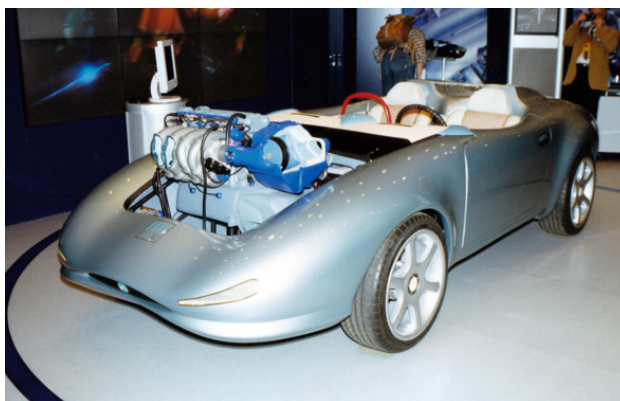
Для пушшего эффекта вокруг подиума, на котором вращался автомобиль, под стеклянным полом плескалась вода, а на дне лежали настоящие морские голыши. Но даже и без этого заботливо созданного морского антуража белоснежный обтекаемый концепт-кар, разработанный дизайнерами отделения передового стиля Peugeot, выглядел как настоящий катер.

В своей студии в пригороде Парижа молодые дизайнеры, взяв в качестве основы платформу мини-вэна Peugeot 806 и, не используя ни одной кузовной панели серийного однообъемника, – по мнению авторов, они были чересчур прямолинейны, угловаты и не соответствовали морской стихии – создали свой оригинальный кузов. Убрали у автомобиля крышу и опоясали его огромным панорамным лобовым стеклом, состоящим из семи частей. Смотрелось оно как единое целое благодаря объединяющей рамке, которую получили, словно надрезав и приподняв гигантским ножом кромку кузова. Была у Peugeot 806 Runabout и «ватерлиния» – коричневая накладка на боковой поверхности.

Полученное жизненное пространство уже не назовешь салоном автомобиля – это самый настоящий кокпит катера. От частого употребления этого понятия применительно к болидам «Формулы-1» мы как-то позабыли, что термин этот означает открытое помещение на палубе катера или яхты для рулевого и пассажиров.

Трудно назвать водителем сидящего впереди слева по «борту» после осмотра его рабочего места. Ведь перед ним руль-штурвал с пятью деревянными спицами, оформленный в морском духе селектор автоматической трансмиссии (способной подстраиваться под индивидуальную манеру езды), он непривычный – цилиндрический, с широким ободом из нержавеющей стали, а на передней панели есть даже некоторое подобие компаса.

В отделке кокпита широко использован тик. Из этого ценного азиатского дерева, которое не боится воды, выполнены пол (чем вам не палуба?), полочки на «бортах», передняя панель с центральной консолью, подлокотники и даже накладки на педалях.



*Siemens ISIS (1997)*

На деревянном полу-«палубе» четыре сиденья, заимствованные у серийного мини-вэна. Их лишь обтянули практичным материалом алькантара (как и нижнюю часть кокпита и рулевую колонку), он отлично гармонировал с синевой лобового стекла. Сами же кресла у однообъемного Peugeot 806, как мы помним, способны поворачиваться, поэтому не составит никакого

труда scomponovatsya salon vis-a-vis – этим французским термином в начале XX века пользовались для обозначения автомобиля, у которого пассажиры сидели лицом друг к другу. На стоянке можно будет поболтать или перекусить, а то и сыграть во что-нибудь азартное.

Ежели путешествующих в сухопутном катере только двое, можно превратить его и в «сухогруз». Достаточно откинуть и прикрепить задние сиденья к передним, и Peugeot 806 Runabout сможет взять «на борт» даже скутер. Широкие распашные двери, низкая погрузочная высота «кормы» и лебедка максимально облегчат процедуру погрузки-разгрузки.

При желании открытый катер легко превратить в закрытый. Синяя крыша защитит от палящего солнца, а пол, вернее, «палуба», поднимается почти до краев «бортов». Вещички, которые можно бросать через две дверцы-люки, уже не будут неэстетично выделяться в открытом кузове. Крыша и поднимающаяся «палуба» снабжены электроприводами и избавят размо-ренных путешественников от траты сил.

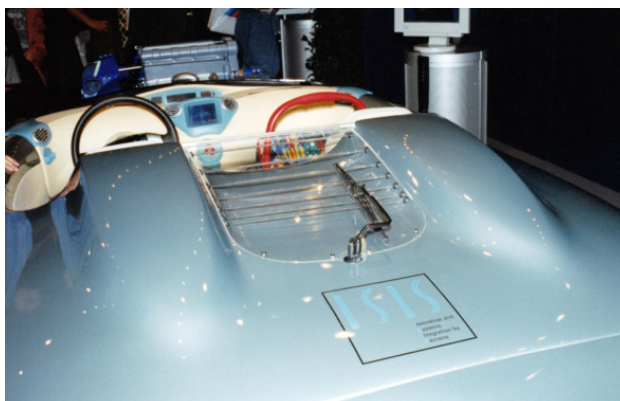
В советскую эпоху сообщение о таком сухопутном катере могло быть помещено в раздел «Гримасы Запада». Ныне реакция наших граждан на такой автомобиль может быть примерно такой: «С жиру они там бесятся». Или просто не воспримут его всерьез, мол, начудили молодые дизайнеры, что с них возьмешь?



*Siemens ISIS (1997)*

Мы же после посещения Франции, когда наша редакционная Toyota Land Cruiser в свя-тые для французов месяцы отдыха – в июле и августе – двигалась в плотном потоке машин, на крышах которых еле умещались горные велосипеды, каноэ, серфы и даже небольшие яхты, не стали бы судить так категорично.

Спрос, как известно, рождает предложение. Там, где большинство населения может поз-волить себе активный отдых, в обозримом будущем появятся и более функциональные специ-ализированные автомобили. Даже самые, по сегодняшним нашим меркам, фантастические.



*Siemens ISIS (1997)*

Интересно, что в истории французской фирмы это не первый лодкомобиль. Еще в далеком 1926 году для рекламы отделения, специализирующегося на постройке катеров, был создан Peugeot Motor-Boat – импозантный катер на колесах на базе серийной модели Type 18B. Несмотря на наличие винта, якоря и спасательного круга задуманный Люсьеном Розенгартом (Lucien Rosengart) автомобиль был обычным шоукаром, как и показанный полвека спустя Peugeot 806 Runabout.

*(Франкфуртский автосалон 1997 г.)*

## Suzuki C2: Сюрприз под капотом

В бесконечных огромных залах Франкфуртского автосалона, где от автомобилей рябило в глазах, можно было пройти мимо стенда с Suzuki C2 или не задержаться у него надолго, если не знать, что скрывается под капотом открытого бело-синего автомобильчика. А узнав, хотелось перед этим творением снять шляпу или за неимением оной – бейсболку.

Дело в том, что японские конструкторы умудрились запихнуть в компактный родстер (его длина всего 3,65 м) 250-сильный мотор. «Эка невидаль», – скажет дотошный читатель: «Видали и не такое». Только вот там не рядная «четверка» спрятана, а V-образная «восьмерка» (!), и рабочий объем у нее всего 1,6 литра! Вы такое видели? Соответственно, у двигателя Suzuki C2 небывалая для автомобиля В-класса литровая мощность – 156 л. с./л.

Тут, конечно, конструкторам пришлось поколдовать: установить два турбокомпрессора с промежуточным охлаждением, ну и раскрутить движок водителю надо будет до предела, чтобы получить заложенный в него потенциал. Раскрывать потенциал родстера были призваны и еще редко встречавшаяся в девяностые механическая шестиступенчатая коробка передач или 5-диапазонный «автомат».

Среди стилистических особенностей – занявшие часть крыльев обтекатели головной оптики со спрятанными под ними тройными кругляшами светотехники. Вот когда еще была обозначена тенденция, получившая поголовное распространение в наше время. Ну и кузов у Suzuki C2 многофункциональный – может быть полностью открытым, закрытым или «промежуточным» – таргой, со снятой жесткой панелью кузова над сиденьями.

*(Франкфуртский автосалон 1997 г.)*



*Suzuki C2 (1997)*

**1998**

## Peugeot 206 Escapade: Побег из будней

Показанный в октябре 1998 в Париже концептуальный внедорожник с символичным названием «Побег» всем своим видом призывал посетителей автосалона бросить повседневные дела и отправиться в далекое путешествие.

Решение о создании варианта Peugeot 206 для активного отдыха созрело в 1996 году, когда полным ходом шли работы над серийным хэтчбеком нового «двести шестого» семейства и концептуальным родстером Peugeot 20 «сердец»<sup>1</sup> со складывающейся жесткой крышей. Вслед за показанной в марте 1998 года в Женеве «двадцатки» Peugeot 206 Escapade стал еще одним пробным шаром в деле изучения мнения потенциальных клиентов.

Несмотря на внедорожный прикид, отливающий серым металликком трехдверный Peugeot 206 Escapade не имел полного привода. Его создатели решили, что автомобилю для досуга достаточно только двух передних ведущих колес, увеличенного на 50 мм дорожного просвета и 16-дюймовых колес.

Видимо, в стране, располагающей в Европе самой большой сетью дорог, трудно представить, что значит понятие «бездорожье». В этом мы воочию убедились, когда штурмовали на редакционной Toyota Land Cruiser вершины французских Вогезов. Эти горы, словно паутиной, были опутаны сетью дорог с твердым покрытием, и нам даже не пришлось подключать передний мост, как и во время фиесты воздушных шаров в Лотарингии, когда приходилось искать в полях приземлившийся шар.

Не нужно быть автомобильным экспертом, чтобы увидеть: спереди Peugeot 206 Escapade практически ничем не отличается от серийного хэтчбека, премьеры которого состоялась на этом же салоне. У него те же треугольные фары, сильнонаклоненные передние стойки крыши, приливы в районе зеркал заднего вида, два асимметрично расположенных на капоте воздухозаборника.

А вот большое лобовое стекло, плавно переходящее в крышу, отличается, оно специально было разработано для Peugeot 206 Escapade. В крыше – два больших прозрачных люка, которые позволят снимать из безопасного места диких животных в национальном парке.

Интерьер концепта решен в светло-коричневых и бежевых тонах. Его элементы – панель приборов, центральная консоль, руль, тканевые вставки дверей – заимствованы у Peugeot 20 «сердец». На фоне мягких материалов выделяются сделанные под металл пороги, дефлекторы вентиляционной системы и набалдашник рычага коробки передач.

Идея автомобиля для активного отдыха находит свое подтверждение в располагающих к длительным поездкам удобных креслах. Они обиты искусственной замшей алькантара и расположены по-джиповски высоко. Передние имеют множество регулировок с помощью электроприводов, их спинки с большими оригинальными полукруглыми подголовниками при выходе пассажиров из салона автоматически складываются.

Доступ в багажник у Peugeot 206 Escapade через заднюю дверь, которая открывается не на европейский манер – вверх, а в левую сторону. На ней круглая выштамповка, указывающая на наличие запасного колеса... внутри двери. В заднем бампере сделана полукруглая ниша, в которую нижняя круглая часть двери входит, как пуансон в матрицу.

Благодаря столь оригинальному решению запасное колесо не ограничивает объем багажника и не пачкается под днищем, как у многих французских автомобилей. Оно не станет легкой добычей воров при наружном креплении на двери, как у внедорожников, – доступ к запаске только изнутри.

---

<sup>1</sup> В названии автомобиля после индекса «20» стоит графический символ сердца. Особенности верстки не позволяют его воспроизвести.

Технические характеристики Peugeot 206 Escapade

Длина – 3870 мм

Ширина – 1700 мм

Высота – 1500 мм

Колесная база – 2440 мм

Колея (спереди/сзади) – 1460 мм

Дорожный просвет – 160 мм

Размер шин – 245/55 R16

*(Парижский автосалон 1998 г.)*

## Renault Vel Satis: По мотивам прошлого

Осенью 1998 года на Парижском автосалоне первая французская автокомпания продемонстрировала необычное концептуальное трехобъемное купе.

Впрочем, любой концепт-кар должен быть необычным, опережать время и удивлять современников. Но Vel Satis, несмотря на все свои авангардистские штучки, все же намного ближе к обычному автомобилю, чем «марсоходы», на которые не скупилось в девяностые годы дизайнерское отделение Renault, возглавляемое Патриком Ле Кеменом.

Сочетание обрубленного округлого багажника и длинного капота у Vel Satis можно было бы назвать непривычным и смелым, если, конечно, забыть о предшественниках нынешних престижных автомобилей. Например, о роскошных Buccioli и Hispano-Suiza с кузовом от Саучика тридцатых годов двадцатого века. То же четкое разделение кузова на три объема, короткий задний свес, огромные колеса...

Впрочем, французские дизайнеры и не скрывали, что при создании этого автомобиля к столетнему юбилею фирмы ими были использованы мотивы больших Renault двадцатых-тридцатых годов XX века, в частности известной модели 40 CV.

Некоторые стилистические элементы у Vel Satis – заходящие на крылья вертикальные фары, лобовое стекло, плавно переходящее в прозрачную крышу, – заимствованы у показанного в 1995 году во Франкфурте концептуального седана высшего класса Initiale. Среди собственных наворотов узкое, словно амбразура дота, панорамное заднее стекло и вытянутые вертикально вдоль кромки багажника парные задние фонари.

У Renault Vel Satis, в отличие от классических купе, у которых покатая крыша ограничивает пространство над задними сиденьями (отчего их часто называют детскими), четыре полноразмерных кресла. Поездки в этом автомобиле можно совершать на большие расстояния в абсолютном комфорте. Фирма гарантирует.

Судите сами: простор четверым, а не пятерым, как обычно, обеспечен за счет щедрых габаритов машины (4,68 м х 1,88 м х 1,35 м плюс 2,83-метровая колесная база). Утонув в креслах с подголовниками с электроприводом, пассажиры могут с помощью индивидуальных пультов выбирать микроклимат по собственному вкусу, поднимать и опускать занавеску на стекле.

Сидящим сзади повезло больше: в нишах дверей предусмотрены небольшие холодильнички, в которых хранятся бокалы для шампанского хрустального завода «Святой Людовик» (к таким фужерам и бутылки должны быть соответствующие – что-нибудь в духе «Дом Периньон» или «Вдова Клико»).

Доступ на задние сиденья Vel Satis комфортен благодаря самым широким в мире распашным дверям<sup>2</sup> (они на 17 см превосходят ширину «Жигулей»). Легкое прикосновение к кнопке на двери, и переднее сиденье отъезжает вперед, а маленькие боковые стекла опускаются. Как только пассажиры займут свои места, переднее кресло и стекла возвращаются на прежние места.

Внутри концепта – гармония бежевого и серого цветов. При оформлении передней панели широко использовались кожа и дерево. Кресла декорированы кожей нубук в сочетании с дорогой тканью, применяемой в мебельном производстве. Все кнопки на панелях Vel Satis из «растительной слоновой кости» – сверхтвердых зерен южноамериканского дерева фителефаса.

Центральная консоль очищена от приборов, ее верхнюю часть венчают часы с круглым циферблатом. Традиционный перчаточный ящик уступил свое место выдвижной, словно лупа из футляра, панели управления навигационной системы.

---

<sup>2</sup> На время написания статьи (1997-й год).



Информацию о пути следования машины с перечнем встречаемых достопримечательностей можно просмотреть на двух мониторах. По команде они поднимаются из верхней части передней панели и центрального подлокотника задних сидений. Эти же дисплеи служат и дополнительными зеркалами заднего вида, которые получают информацию от видеокамеры, установленной у заднего стекла.

Кому как не специалистам Renault помнить, что на автомобиле их фирмы впервые появилась вместо «коровьего поводка» и прочих экзерсисов нынешняя «баранка». Наверное, поэтому они не заменили каким-нибудь супермодным штурвалом старое доброе рулевое колесо. Правда, сделали они его не совсем обычным: с фиксированной ступицей – вращается только обод руля.



*Alfa Romeo Bella / Bertone (1999)*

Под капотом у Vel Satis был не V-образный 10-цилиндровый монстр мощностью 392 л. с. от концептуального Initiale, а более близкий к народу модернизированный 3-литровый 210-сильный V6 от Renault Laguna Initiale (названием концепт-кара фирма стала обозначать высшие версии своих серийных машин). С агрегатирован он с 5-ступенчатым секвентальным «автоматом».

Трудно представить, чтобы в ближайшее время экстравагантное 4,7-метровое купе шелестело огромными 20-дюймовыми колесами по европейским дорогам. Пока ему самое место в массовке какого-нибудь фантастического фильма. Например, в продолжении сериала «Назад в будущее».

Но трудились дизайнеры Renault не зря. Они раскрыли не только новую грань потенциала фирмы к ее юбилею, но и сделали еще один шаг в поиске перспективных направлений в развитии автомобиля. В этом им помог, как ни парадоксально, исторический опыт французского автомобильного классицизма.

*(Парижский автосалон 1998 г.)*

**1999**

## Alfa Romeo Bella (Bertone): Красавица

Спортивное купе с посадочной формулой 2+2 на базе Alfa Romeo 166 было создано совместными усилиями инженеров Alfa Romeo и знаменитой итальянской кузовной фирмы Bertone. А если говорить о персоналиях, то дизайн спорткара принадлежит Лучано Д'Амброзио (Luciano D'Ambrosio), который сумел выполнить сложные работы в короткий срок – начал проектировать концепт в конце 1998 года, а публике Bella была представлена уже следующей весной на Женевском автосалоне.

Название концепта переводится с итальянского как «красавица», «красотка». Может, и не всем она могла показаться таковой, на вкус и цвет, как известно, товарищей нет, но машина получилась запоминающейся и стильной, в духе итальянских автомобилей «гран туризмо». Ее отличал кокетливый прищур светодиодных фар, огромный передний свес и куцый задний, большое панорамное стекло и треугольные боковые. Тонированные стекла и черные стойки крыши почти сливались, создавая эффект сплошного остекления кокпита.

В красно-сером салоне с довольно простыми креслами, без супербоковой поддержки доминировал агрессивный красный цвет. Дополнен кожаный интерьер был черными и серебристыми вставками. Впрочем, не все в салоне было зачехлено в кожу – потолок остался тканевым, с интересной текстурой. На серой ступице руля выделялась эмблема Bertone, а на серебристых педалях – Alfa Romeo.

Удивительно, но у спортивной машины довольно большой багажник. Мало того, он трансформируемый. Можно было поднять спинку и основание куцевого заднего сиденья, и сделать из них закрытый кофр для негабаритного багажа, доступ к которому возможен и из салона.

«Белле» по статусу была положена 3-литровая 225-сильная V-образная «альфовская» «шестерка» Busso, ведущая свою родословную с 1979 года, но в Женеве концепт довольствовался лишь 2-литровой «четверкой» Twin Spark.

*(Женевский автосалон 1999 г.)*



*Renault Avantime (1999)*

## Renault Avantage: Универсальное купе

В конце августа 1999 года на 4-м Российском международном автосалоне фирма Renault продемонстрировала свой последний концепт-кар Avantage, разработанный совместно с Matra Automobile. Новый тип автомобиля, сочетал в себе комфорт и динамику купе «гран туризмо» с практичностью и вместимостью универсала и однообъемника.

В девяностые годы дизайнеры Renault под руководством Патрика Ле Кемена демонстрировали отход от доминирующих в автомире стилистических канонов. Этот поиск нового и необычного проявился в концептуальных автомобилях Renault Initiale и Vel Satis. Концепт Avantage, впервые показанный в марте 1999 года в Женеве, унаследовал от них новый тип кузова Couprespace с сильно наклоненным лобовым стеклом и вертикальным панорамным задним.

Дизайн кузова был решен в стиле «техно» с применением алюминиевых элементов в передних и задних стойках крыши. Эффект использования двух цветов – серебристо-серого и красного еще сильнее подчеркивал динамичность силуэта автомобиля. Благодаря прозрачной крыше, большому люку в ней и полностью убирающимся боковым стеклам в Renault Avantage был почти достигнут эффект езды в кабриолете.

Прозрачная крыша, большие оконные проемы и отсутствие центральных стоек обеспечивали концепту почти непрерывную застекленную поверхность, а продуманное сочетание кожи, алюминия и ткани отражали неброскую элегантность, свойственную истинно французскому комфорту, как утверждали его создатели.

Комфорт в дальнем путешествии был обеспечен большими габаритами «Авантайма» и как следствие, просторным салоном. В огромном Renault, в отличие от классических купе, у которых покатая крыша ограничивает пространство над задними сиденьями, было установлено четыре полноразмерных кресла, хотя их число можно было увеличить и до мини-вэновского показателя.

Подогнав под себя с помощью электроприводов кресла, пассажиры могут регулировать микроклимат по собственному вкусу, пользоваться выдвижными лампами для чтения на задних сиденьях и смотреть на экранах, вмонтированных в спинки передних кресел, туристические ролики или фильмы с качеством изображения и звуком, достойным кинозала.



*Renault Avantage (1999)*

Доступ на задние сиденья Renault Avantage не представлял никаких трудностей благодаря метровым распашным дверям и двойному кинематическому механизму их открывания. Легкое прикосновение к кнопке на двери – и переднее сиденье отъезжает вперед, а малень-

кие боковые стекла опускаются. Как только пассажиры займут свои места, переднее кресло и стекла возвращаются на прежнее место.

Для купе XXI века отделением Renault Sport была разработана 24-клапанная модификация V-образной «шестерки», известной по Renault Laguna и Espace. Ее мощность довели до 250 л. с. (у Vel Satis был 210-сильный двигатель), а крутящий момент превышал 300 Нм. В паре с 6-ступенчатой механической коробкой передач (у предшественника был 5-ступенчатый «автомат») такой агрегат мог позволить Avantime принимать участие в автомобильных гонках, но у купе будущего изначально было задано другое назначение – длительные путешествия.

## **Конец ознакомительного фрагмента.**

Текст предоставлен ООО «ЛитРес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на ЛитРес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.