



ПОИСКИ, ИДЕИ, РАЗРАБОТКИ

УНИВЕРСАЛЫ ПОВЫШЕННОЙ ВМЕСТИМОСТИ

Среди сотен моделей легковых автомобилей, в общем похожих одна на другую, время от времени появляются необычные, резко выделяющиеся из общей массы. И если конструкторам удается почувствовать, предвосхитить, уловить общественный интерес именно к тому непривычному автомобилю, он вызывает многочисленные «репродукции», иными словами, дает начало какому-то направлению, решению, тенденции. Американцы так и называют эту новую модель «трэнд-сеттлером» — основоположником тенденции.

Такой машиной в 40-е годы стала наша «Победа», первая с кузовом без выступающих крыльев, а в конце 50-х —

Семиместный переднеприводный «Мицубиси-шэриот» [Япония]. Двигатель: 1755 см³, 90 л. с./66 кВт. Масса снаряженной машины — 1100 кг. Длина — 4295 мм. Объем грузового отсека: 0,22 м³ (при трех рядах сидений), 0,82 м³ (при двух рядах), 1,2 м³ (при одном ряду). Наибольшая скорость — 159 км/ч. Время разгона до 100 км/ч — 15,9 с. Расход топлива [л/100 км]: при 90 км/ч — 6,4; при 120 км/ч — 8,5; при городском цикле езды — 10,8.



При одинаковых длине и базе на агрегатах пятиместного легкового автомобиля можно создать семиместный универсал повышенной вместимости. Чтобы разместить три ряда сидений вместо двух, необходима более вертикальная посадка пассажиров.

английский «Остин-мини» с его необычной переднеприводной компоновкой. В 60-х в этой роли оказался французский «Рено-16» с двухобъемным кузовом (без выступающего багажника). Не потеряв изящества и комфорта легкового автомобиля, он был пригоден и для перевозки довольно объемистых грузов.

Сегодня можно говорить, что конструкция многоцелевого автомобиля вышла на новый виток развития. Он отмечен появлением ряда моделей, которые можно назвать универсалами повышенной вместимости (УПВ).

В чем особенности машин этого типа? По своим возможностям они занимают, пожалуй, промежуточное положение между микроавтобусами и традиционными универсалами. По размерам салона, количеству перевозимых пассажиров, характеру их посадки новые универсалы близки к микроавтобусам, по компоновочной схеме и габариту — к легковым автомобилям.

Конструкторы поставили целью, не удлиняя кузова, увеличить его объем настолько, чтобы разместить третий ряд сидений. Для этого высоту машины подняли по сравнению с базовой легковой моделью на 150—250 мм. Это позволило сделать посадку водителя и пассажиров, так сказать, более вертикальной и сдвинуть сиденья вперед. За спинками первого их ряда образовалось внушительное пространство. Сиденья в УПВ делают легко-съемными, чтобы получать варианты плани-

Семиместный переднеприводный «Рено-эспас» [Франция]. Двигатель: 1995 см³, 110 л. с./80 кВт. Масса снаряженной машины — 1220 кг. Длина — 4300 мм. Высота салона — 1135 мм. Ширина проема пятой двери — 1200 мм. Наибольшая скорость — 175 км/ч. Время разгона до 100 км/ч — 12 с. Расход топлива [л/100 км]: при 90 км/ч — 6,8; при 120 км/ч — 9,4; при городском цикле — 10,8. У этой модели самый низкий [0,32] среди УПВ коэффициент лобового сопротивления.



Варианты расположения сидений и грузовых площадок в семиместной машине с пятидверным кузовом.

ровки и оборудования кузова — от многоместного легкового автомобиля до фургона.

Благодаря плоскому полу и большой высоте кузова посадка пассажиров здесь ближе к естественной позе, поэтому длительные поездки в УПВ менее утомительны, чем в легковых автомобилях традиционных типов.

УПВ можно с успехом использовать для семейных путешествий. Более универсальный, чем обычное легковое такси, он весьма удобен и в этом качестве, а также как развозной фургон, скажем, в сфере обслуживания, коммунальном хозяйстве. В полноприводном варианте УПВ может представлять интерес и для жителей села. Компактность позволяет хранить его в гараже обычных размеров.

Идея подобной машины не нова: можно вспомнить и экспериментальные разработки ВНИИТЭ, и проекты зарубежных фирм, выполненные в 60-е годы. Сегодняшний же практический интерес к этой идее можно объяснить несколькими причинами. Прежде всего, в условиях высокого насыщения автомобильного рынка каждая группа покупателей ищет свою, наиболее подходящую для ее целей машину. Вместе с тем она все заметнее утрачивает «представительские», «престижные», черты, все отчетливее выявляется ее конкретное, потребительское назначение, способность отвечать повседневным запросам владельца.

Неудивительно, однако, что осуществление идеи УПВ задержалось на 15—20 лет: помимо изменений в конъюнктуре и психологии покупателей, накопились существенные сдвиги в автомобильной технике и технологии. Компактные переднеприводные агрегаты дали возможность решить сложную задачу увеличения внутреннего объема при сохранении общей длины кузова. А без современных достижений в двигателестроении, электронике, аэродинамике не удалось бы достичь для УПВ вполне приемлемых расходов топлива. При собственной массе большей на 100—200 кг, чем у легковых моделей, УПВ «Мицубиси-шэррот», например, расходует в городском цикле 10,8 л/100 км. Важно и то, что современное производство становится все подвижнее, его технология позволяет быстрее осваивать новые типы автомобилей, выпускать их в более широком ассортименте моделей и модификаций.

В 1982—1984 гг. производство УПВ освоили японские фирмы «Ниссан» и «Мицубиси», американская «Крайслер». Готовятся к их выпуску «Дженерал Моторс» и «Форд». В Европе первой серийной машиной этого типа стал «Рено-эспас». Объемы производства различны: от нескольких десятков до сотен тысяч в год. Но тенденция просматривается вполне отчетливо: среди широкого разнообразия типов и вариантов легковых автомобилей, столь характерного для 80-х годов, свое место нашел и новый тип многоцелевого автомобиля — универсал повышенной вместимости.

Ю. АЛЕКСАНДРОВ

ОТ РЕДАКЦИИ. Запросы автомобилистов сегодня многообразны. И от того, насколько полно сформулированные ими пожелания будут учтены при разработке будущих моделей, во многом зависит успех их сбыта как внутри страны, так и за рубежом. Сейчас, когда в конструкторских службах автомобильных заводов идет работа над перспективными моделями, хотелось бы знать мнение читателей «За рулем» и о машине нового типа — УПВ. Прежде всего — насколько перспективны универсалы повышенной вместимости в наших условиях для больших семей и коллективного пользования, для такси и обслуживания учреждений? Что, с точки зрения автомобилистов, представляется наиболее привлекательным в машине нового типа, что, на их взгляд, нужно еще учесть в конструкции?

Ждем откликов, с которыми редакция ознакомит Минавтопром СССР и конструкторские бюро заводов.