

# АВТОМОБИЛЬНЫЙ ДИЗАЙН В АМЕРИКЕ 40-50 ГОДЫ

---

Выполнила: Вальвач Анастасия

Группа Д-212

## ПОСЛЕДНИЕ ПРЕДВОЕННЫЕ АВТОМОБИЛИ (1940—1941)

Форма кузова у американских автомобилей выпуска 1940—1942 модельных годов (последнее довоенное поколение) получила своё дальнейшее развитие. В моду окончательно входят «лепные», «дутые» формы.

Кузова приобретают более обобщённую форму, становятся более цельными. Отдельные объёмы начинают сливаться друг с другом, переходы между ними сглаживаются, исчезает мелкая детализация. Маска радиатора сливается с передними крыльями, формируя единую переднюю панель кузова. Передние крылья — вытянутые, напоминающие тело плавного обтекания, плотно прижаты к боковине и сливаются с ней в зоне передней двери (так называемые «чемоданные»).

Капот — обычно аллигаторного типа — плавно переходит в кузов. Облицовка радиатора превратилась в широкую решётку на передней панели кузова. На новых автомобилях ширина кузова превосходит его высоту, что отражается в переходе к горизонтальному рисунку решётки радиатора, составленному из мелких деталей. Крыша скругленной формы плавно переходит в заднюю панель и заканчивается скругленным, выпуклым багажником



# ПЕРВОЕ ПОСЛЕВОЕННОЕ ПОКОЛЕНИЕ (1945—1948)

У этих автомобилей вместо отдельных объёмов передних и задних крыльев появляется единый объём с гладкой боковиной — понтон. Это позволило не только достичь принципиально иного стилистического решения кузова в целом, но и расширить салон, не увеличивая общей ширины автомобиля, существенно улучшить обтекаемость и, вместе с тем, удешевить производство. Проектировали такие машины и раньше, но на конвейеры они попали лишь в первые послевоенные годы.

Пол кузова был значительно опущен и входить в машину стало удобнее, благодаря чему исчезли за ненадобностью подножки — это позволило расширить кузов, не увеличивая ширины машины. Фары утоплены в крыльях — собственно, крыльев в привычном понимании уже не было, поскольку передние и задние крылья слились с нижними частями дверей в единый объём, плавно сужающийся к заднему концу автомобиля. На автомобиле применена независимая подвеска передних колес, короткий двигатель продвинул вперед и расположился над поперечным элементом передней подвески, заднее сиденье удалось разместить в пределах базы перед кожухами задних колёс — получилось сиденье с шириной, достаточной для свободной посадки трёх человек, несмотря на сравнительно компактные габариты автомобиля. Улучшились пропорции автомобиля, кузов стал ещё ниже (1600 мм), размер колёс уменьшился до 16". Имела такая компоновка и свои недостатки — скажем, уменьшение высоты кузова вообще и пола привело к появлению на полу тоннеля для карданного вала, который на автомобилях 30-х годов по большей части отсутствовал. Но с этим мирились ввиду наличия у новой компоновки более существенных преимуществ.



# КОНЕЦ СОРОКОВЫХ — НАЧАЛО ПЯТИДЕСЯТЫХ (1948—1954)

Это исключительно важный, этапный период в развитии легковых автомобилей. Именно в конце сороковых — начале пятидесятих годов возникла и утвердилась архитектура автомобильного кузова, в общих чертах сохраняющаяся и сегодня, появились и получили распространение многие из стилистических и технических решений, используемых в автомобилестроении вплоть до наших дней. По сути, именно этот отрезок времени играет роль своего рода «водораздела» между двумя названными в определённой степени условно, но кардинально различающимися между собой категориями — «довоенными» и «послевоенными» автомобилями.

К 1948—1949 годам в США на конвейеры в массовом порядке стали вставать автомобили, целиком и «с нуля» разработанные уже в послевоенные годы. В большинстве своём эти автомобили конца сороковых представляли собой вариации на тему всё той же, хорошо знакомой по «Победе» и её аналогам, понтонной стилистики. Наиболее распространён был приём, изобретённый в 1947 модельном году фирмой Studebaker, и быстро подхваченный остальными производителями, когда боковая поверхность понтона выполнялась не гладкой, а рельефной, разделённой на два объёма — плавно сужающийся по мере приближения к заднему свесу передний и выступающий на манер отдельных задних крыльев так называемый «закрылок», начинающийся на задней двери (в случае четырёхдверного кузова). Так как нижняя передняя часть «закрылка» постоянно подвергалась «пескоструйной обработке» потоком песка и камней, летящим с дороги, её неизменно прикрывали нержавеющей, алюминиевым, хромированным, или, на недорогих моделях, резиновым щитком.



# КОНЕЦ 40-Х ГОДОВ

На исходе сороковых годов окончательно формируется стандартный для последующего десятилетия набор типов кузовов. Основным типом является трёхобъёмный седан — двух- или четырёхдверный. Крыши таких автомобилей становятся купольными, с очень сильно скруглёнными обводами.

«Победообразные» фастбэки с покатой задней частью кузова переживают пик популярности в конце 1940-х, когда они имелись в модельном ряду практически каждого североамериканского производителя, но уже в начале следующего десятилетия быстро выходят из моды; к середине 1950-х годов в США их уже не выпускают и остаются лишь редкие модели со старыми кузовами, после очередного рестайлинга заменяемого на обычный трёхобъёмный седан.





# 50-Е ГОДЫ

Пятидесятые годы отмечены значительным изменением и концепции оформления салона. Вообще, проработке интерьера в эти годы стали уделять намного больше внимания. Дело в том, что увеличившаяся площадь остекления делала детали салона намного более заметными для внешнего наблюдателя, как бы превращала его в составной элемент внешнего облика автомобиля.

Интерьер «Кадиллака» 1953 года был по тем временам верхом роскоши.

Интерьер Kaiser Custom 1953 года. Сложная архитектура панели приборов, отделка кожзаменителем.

До этого в течение десятилетий для отделки интерьера автомобиля применяли материалы — преимущественно шерстяные ткани, или кожу — приглушённых цветов: серого, бежевого, коричневого, светло-зелёного и так далее, а также — дерево, или, на недорогих автомобилях и деталях, которые невозможно выполнить деревянными по соображениям технологии, имитации под него — как правило, окрашенный по специальной технологии металл.

Пример двухцветной окраски автомобиля середины пятидесятых годов. Никогда за всю послевоенную эпоху увлечение двух- и даже трёхцветными схемами окраски не было столь массовым, как в пятидесятых.

Пример заводской трёхцветной окраски.

В пятидесятые дерево в салоне полностью выходит из моды, во всяком случае в Америке. Зато набирает популярность отделка салона под цвет кузова с контрастными вставками, с широким использованием винила, пластмасс, нержавеющей стали, полированного алюминия, синтетических тканей и других современных, на тот момент, искусственных материалов.

# 50-Е ГОДЫ

Усложняется форма элементов интерьера. Панель приборов, следуя изменению формы лобового стекла от плоского из двух половин до гнутого и панорамного, из плоской становится выпуклой и со временем получает всё более и более сложную архитектуру. Важным элементом дизайна становится спидометр, который выполняют крупным и с самым разнообразным дизайном, кроме пожалуй ставшей очень редкой традиционной круглой шкалы.

На большинстве автомобилей к этому времени отопитель становится штатным оборудованием, или хотя бы доступен в одной из вариантов комплектации. На самых дорогих автомобилях, вроде «Кадиллаков», появляется такая роскошь (по тем временам), как регулируемые дефлекторы вентиляции салона на панели приборов, позволяющие направлять поток подающегося в салон воздуха. Такие автомобили в те времена уже могли иметь и кондиционер, однако стоимость его была сравнима с половиной цены недорого американского семейного седана, а сама охлаждающая установка занимала значительную часть не только подкапотного пространства, но и багажника, так что массовой популярностью эта опция ещё не пользовалась.



# 50-Е ГОДЫ

Повсеместно распространяются передние сиденья, регулируемые по длине, иногда — по наклону спинки, очень редко и только на очень дорогих машинах — по высоте. Все эти регулировки уже могли оснащаться сервоприводами, разумеется — опять же, только на самых дорогих автомобилях. В Европе уже получают распространение отдельные передние сиденья, в США же по-прежнему отдают предпочтение цельным диванам.

Список дополнительного оборудования быстро растёт — если в конце сороковых годов автомобиль с отопителем и радиоприёмником уже считался весьма неплохо укомплектованным, то середине следующего десятилетия в США покупателям дорогих автомобилей уже были хорошо известны такие опции, как усилители тормозов и рулевого привода, подъёмники стёкол (пока ещё — в основном гидравлические), электрическая регулировка переднего дивана, и так далее.



# ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В США в 50-е годы был практически полностью прекращён выпуск маленьких автомобилей (их и до этого там выпускали очень немного). К этому времени американский легковой автомобиль начальной ценовой категории (типа «Форда», «Плимута» или «Шевроле») стал иметь длину 4,9 — 5,1 м, ширину около 1,8 — 2 м; мощность двигателя выросла до 100—150 л. с., а ближе к концу десятилетия — могла достигать и 200 л. с. Модели более высоких классов были ещё больше: 5,3 — 5,8 м в длину, более 2 м в ширину, с двигателем мощностью 200—300 и даже более л. с. Советские «Победа» и «Волга» ГАЗ-21 по американским меркам своих лет считалась маленькими автомобилями, как и европейские флагманские седаны вроде «Мерседес-Бенца» будущего S-класса.