Д.К. МАРКАНОВ
Аспирант направления 5.10.3 Техническая Эстетика и Дизайн, РГУ им. А.Н. Косыгина
e-mail: danila.markanoff@gmail.com

Н.Ю. КАЗАКОВА
Доктор искусствоведения, профессор, зав. кафедрой системного дизайна РГУ им. А.Н. Косыгина
e-mail: kazakova-nu@rguk.ru

D.K. MARKANOV
PhD student of Technical Aesthetic and Design program, A.N. Kosygin Russian State University
e-mail: danila.markanoff@gmail.com

N.Y. KAZAKOVA
Doctor of Arts, Professor, Head of the Department of Systems Design A.N. Kosygin Russian State University
e-mail: kazakova-nu@rguk.ru

DOI: 10.37485/1997-4663_2026_3_2_245_252

ЭВОЛЮЦИЯ ДИЗАЙНА АВТОМОБИЛЕЙ С ТИПОМ КУЗОВА УНИВЕРСАЛ

THE EVOLUTION OF STATION WAGON DESIGN

XXI век — век инноваций и ускоренных темпов производства. В погоне за упрощением и ускорением, затронувшем транспортный дизайн непосредственно, автомобиль становится чем-то усредненным. Эта статья рассматривает эволюцию автомобилей с типом кузова универсал от их появления до рассвета в конце XX века с целью изучить их историю и область применения, а также предположить их дальнейшую судьбу.

The XXI century is a century of innovation and accelerated production. In the pursuit of simplification and speed, which has directly

affected transportation design, the automobile is becoming something generic. This article examines the evolution of station wagons from their inception to their heyday in the late XX century, exploring their history and applications, and speculating on their future.

Ключевые слова: транспортный дизайн, тип кузова, универсал, эволюция дизайна.
Keywords: vehicle design, transport design, body type, station wagon, design evolution.

Универсал (англ. — station wagon, estate) — один из самых «долгоживущих» типов автомобильных кузовов. Он пришел в транспортный дизайн практически с появлением первых «самоходных экипажей» и выполнял роль коммерческого транспорта для доставки людей и грузов одновременно. Таким образом, к середине XX века устоялась крепкая связь между понятием «семейный автомобиль» и «универсал», так как этот тип кузова больше всего подходил под задачи перевозки детей и вещей одновременно.

История кузовов этого типа длится примерно столько же, сколько и история автомобилей в целом — прародителем дизайн кода этого кузова в его первоначальном виде были, как и у других кузовов, конные экипажи. Классификации кузовов конных экипажей включала в себя огромную историю развития, и на момент начала массового производства автомобиля существовало более 50 разных видов кузовов, сложенных из трех классификаций — английской, французской и американской [6]. Большая часть из них выглядит одинаково или очень похоже, однако такая классификация основывалась строго на пользовательском опыте и назначении самих экипажей. Наглядными примерами таких названий являются «купе», что буквально происходит от класса кабины в поезде на двоих и подразумевает два места в автомобиле, или «шутинг брейк», что означает брейк (вид технической повозки), предназначенный для стрельбы. Однако, после изучения схем начала XX века, складывается впечатление, что как таковой универсал в современном понимании начал существовать сильно позже, и это так. Основным историческим рынком исследования будет являться американский рынок как один из старейших и самых крупных рынков, чья история дает полный взгляд на развитие дизайна универсалов.

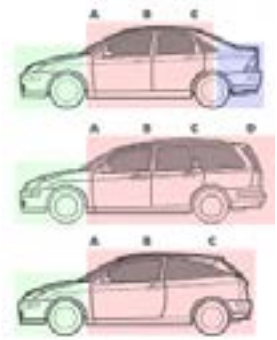


Рис. 1. Схема сравнения объемов седана и универсала



Рис. 2. La Salle Serie 50 Meteor 1940 [5]

Главными отличительными чертами современного универсала являются два параметра — наличие двух (а не трех, как у седана) объемов кузовного пространства [10], а также пяти дверей, пятой является крышка багажника. Разберем по эпохам развитие универсалов как класса автомобилей (рис. 1).

Период до Второй мировой войны

Как и в случае с другими типами кузовных автомобилей, «station wagon» имеет прямую связь с назначением. Поскольку личные автомобили до Второй мировой войны имели сугубо локальный образ использования для передвижения на небольшие дистанции, а также являлись недоступными для большинства людей, потребности в таком типе кузова для серийного производства не было. Station wagon [6] подразумевает под собой буквально автомобиль для встречи пассажиров на станции, использовавшийся для перевозки пассажиров с их багажом от станций поездов локально. С тем учетом того, что количество подобных сценариев не имело массового характера, подобные автомобили в большинстве своем производились из серийных коммерческих автомобилей и легких грузовиков частными компаниями или ателье при производителе [5]. Схожую историю происхождения имеет стилистика панель-вен, которая представляла собой деревянный борт кузова, изготавливаемый вручную, поскольку технология штамповки металла была дорогой и была рентабельна только в массовом производстве (рис. 2). Основным камнем преткновения в вопросах изготовления крупных панелей было изготовление

достаточно крупного листа металла и выштамповки крупных панелей автомобиля, которую в конце 20-х начале 30-х разработал инженер GM Иосиф Ледвинка [7]. Технологии штампования и глубокого штампования позволяли качественно производить только плавные, округлые, «дутые» формы кузова. С развитием технологии непрерывного проката металла в ее современном виде автомобильные компании получили возможность штамповать крупные детали за один цикл, что сильно ускорило и упростило процесс, но все еще было доступно только в масштабах крупносерийного производства.



Рис. 3. 1959 Pomtiac Catalina Safari Wagon

После Второй мировой войны появился спрос на такой кузов в массовом смысле. Глобализация, рост экономики, бум рождаемости и как следствие рост покупательной способности сделали автомобиль в принципе доступным для американского покупателя. С развитием технологий производства, тип кузова седан окончательно обрел трехобъемный силуэт, с раздельным моторным, пассажирским и багажным отсеками, а расширение семей стало определяющим фактором спроса на больший объем багажного отсека среди обычных пользователей, сподвигнув автопроизводителей к массовому производству универсалов. 1946 «Willys Jeep Station Wagon» был одним из первых серийных универсалов, и имел удлиненную базу Jeep Willys [4]. Однако он уже позиционировался как универсальный вместительный семейный автомобиль, подходящий для любых задач американского гражданина, как личных, так и семейных. Со стилистической точки зрения, до начала 60-х универсал в Америке все еще ассоциировался с деревянными предшественниками, и дизайнеры создавали кузова из металла, имитирующие деревянные панели, как и в случае с «Jeep». Подобный тренд будет существовать вплоть до 1980-х в американском автомобильном дизайне некоторых моделей.

Начиная с середины 50-х и с появлением аэростиля, универсал стал полноценной и неотъемлемой частью модельного ряда крупных производителей [1]. Так появляются первые универсалы, которые в со-

временном смысле стилистически соответствуют седану с удлиненной крышей, уже не ассоциируясь с панель-вэнами (рис. 3). В этом смысле важно то, что универсал стал не просто автомобилем, закрывающим нишу, а полноценной частью модельной линейки, перенимающей как дизайн-код, так и часто платформу у седана, а иногда еще и купе [5].

Также в поисках нового пользовательского опыта американские дизайнеры экспериментируют с открытием пятой двери (багажного отсека), делая разные ее варианты, — с открыванием вбок, вверх, половинками, с опускаемым в дверь или открываемым отдельно стеклом, и даже задвигаемую в кузов как у «Buick Estate Wagon» 1976 года, однако такое могли позволить себе только флагманские представители класса. Впоследствии экзотические схемы открывания багажника себя изжили, поскольку не давали разительных преимуществ перед более простыми и дешевыми вариантами, и по сей день большинство универсалов оснащены обычной поднимающейся вверх пятой дверью.

Следует также обратить внимание на развитие универсалов в других частях света. Особенно интересным для рассмотрения являются условия послевоенного времени в странах Европы и Азии. Тяжелая экономическая обстановка, а также плотная городская застройка с узкими улицами в европейских странах трактовали совсем иной подход к проектированию всех автомобилей — в сравнении с американскими, они имели куда более скромные габариты и объем двигателей, что делало их изначально более дешевыми и экономичными в целом. Особое внимание универсалам уделяла и уделяет по сей день Volvo. Шведская фирма представила первый пятидверный универсал «Volvo Amazon» в 1962 году, он входил в линейку одноименных автомобилей, которые также выпускались в кузовах седан и купе [13]. Стоит заметить, что универсалов было выпущено примерно в пять раз меньше, чем седанов, и 60 % из них шли на экспорт. Известен этот автомобиль, в первую очередь, тем, что Volvo впервые сделала ремни безопасности обязательными для всех комплектаций, а впоследствии разработала, запатентовала и внедрила трехточечные ремни безопасности. Стилистически, это был очень скромный, но изящный автомобиль со спокойным и гармоничным дизайном.

Модель 1800 дизайнера Пелле Петерсона [9], пришедшего из индустрии кораблестроения, была построена на компонентах Volvo Amazon, однако имела спортивный уклон. Выпускалась в двух типах кузовов — купе и шутинг-брейк (рис. 4). Произведено было немногим более 8 тысяч экземпля-

ров (в кузове шутинг-брейк), однако с годами модель приобрела признание именно благодаря дизайну.



Рис. 4. Volvo 1800ES (на переднем плане), Volvo 1800S (на заднем плане) [13]

С производственной точки зрения модель оказалась неудачной, но Volvo сделали выводы, и в 1974 вышла 200-я серия автомобилей. Эта модель принесла идеологию семейного, надежного и безопасного автомобиля, которой марка придерживается до сих пор. По-скандинавски простой рубленный дизайн, надежность и доступность позволили произвести более 2,8 миллионов автомобилей, из которых почти миллион — универсалов [12]. Эта и следующие модели универсалов и седанов Volvo стали основой легковой линейки марки, сохранив в своем облике спокойные горизонтальные мотивы и динамику линий.

Еще одним знаковым производителем автомобилей в кузове универсал с 1980-х является Subaru. Япония в целом имеет свой, особенный, вектор развития автомобилестроения. Скромный менталитет, высокая плотность населения и городская застройка, а также изначально дорогие энергоресурсы образовали очень своеобразную культуру производства, основанную на качестве и скромности как на идеологии [1]. Это привело к их широкому распространению, в частности, на самый массовый рынок, США, а также к выходу на рынок европейский в период после топливного кризиса в 1974 году [11]. Этот шанс, которым производители воспользовались, предлагая экономичные надежные и скромные машины, в целом открыл покупателям по всему миру подобную философию. Автомобили марки Subaru завоевали свою репутацию именно благодаря подобной философии, а также прекрасным показателям управляемости и проходимости, благодаря своей системе полного привода. Важнейшую роль в дизайне моделей Subaru Legacy и Subaru Impreza в кузове универсал с 1989 года играли именно уникальные технические возможности автомобилей — легкий кузов со скромными линиями сочетал в себе эргономику и все возможные удобства сценариев использования автомобиля — от жизненных до любительско-автоспортивных [3].



Рис. 5. Аналитика JATO по данным регистрации новых ТС в Европе по типу кузова [8]

В наше время автомобиль проживает серьезные изменения в логике использования. Подобно смартфону, его во многом пытаются привести к общему знаменателю — как технически, так и стилистически. Еще недавно Volvo ассоциировались именно с седанами и универсалами, однако с середины-конца 2010-х главным автомобилем концерна стал Volvo XC90, который, как и другие SUV, забрал большую долю рынка универсалов. В целом рынок SUV с начала 2000-х сильно потеснил рынок универсалов и седанов, а впоследствии и хетчбеков (рис. 5) (по данным аналитики JATO) [8]. Подобная тенденция, как кажется сейчас, убивает разнообразие, однако находятся новые ниши и применения автомобилей, то же касается и универсалов. Во многом сейчас семейные или/и утилитарные универсалы обретают премиальные версии, созданные не сколько для удобства, сколько для статуса. Хочется верить, что подобные изменения дадут жизнь автомобилям в кузове универсал и в будущем, не дав рынку кроссоверов полностью захватить их сегмент.

Список литературы:

1. *Рожнов И.Н.* Аэростиль. Часть первая (1948-1953) // МОТОР. — 1998. — № 5. — С. 199.

2. *Розанов Н.Е.* Итальянский Автомобильный Дизайн. — Москва: РИП-Холдинг, 2018.

3. *Naotsugu Mihori.* Subaru Design. — Miki Press, 2020. — 144 с.

4. About Willys Station Wagon. — URL: https://www.kaiserwillys.com/

about-willys-vehicles-station-wagon/?srsltid=AfmBOopTkeBrV4joEsch507lg_SsNCvrKtjRoyjR7hs2cVS_p6ECqJ-0 (дата обращения: 15.06.2026).

5. An Illustrated History of the Station Wagon. — URL: https://www.curbsideclassic.com/automotive-histories/cc-wagon-week-kick-off-a-brief-history-of-the-station-wagon/ (дата обращения: 15.06.2026).

6. Body types terminology. — URL: https://www.coachbuild.com/index.php/about-coachbuilding/body-types-terminology (дата обращения: 15.06.2026).

7. It may not look like much, but the 1928 Dodge Victory Six could be the most important car in the history of coachbuilding. — URL: https://www.hemmings.com/stories/it-may-not-look-like-much-but-the-1928-dodge-victory-six-could-be-the-most-important-car-in-the-history-of-coachbuilding/ (дата обращения: 15.06.2026).

8. OEMs are selling more SUVs but are they selling more vehicles? — URL: https://www.jato.com/resources/news-and-insights/oems-are-selling-more-suvs-but-are-they-selling-more-vehicles (дата обращения: 15.06.2026).

9. Pelle Petterson. — URL: https://en.wikipedia.org/wiki/Pelle_Petterson (дата обращения: 15.06.2026).

10. Station wagon. — URL: https://en.wikipedia.org/wiki/Station_wagon (дата обращения: 15.06.2026).

11. SUBARU OF AMERICA MARKS 50th ANNIVERSARY: AUTOMAKER CELEBRATES WITH EMPLOYEES AS NJ-BASED COMPANY REACHES 50 YEARS IN AMERICA. — Subaru Media URL: https://media.subaru.com/pressrelease/1252/subaru-america-marks-50th-anniversary-automaker-celebrates-employees (дата обращения: 20.06.2026).

12. Volvo Car Production Statistics From 1927. — URL: https://web.archive.org/web/20100823091303/http://www.volvoclub.org.uk/history/year_stats_search.php (дата обращения: 15.06.2026).

13. Volvo Station Wagons: the Complete Visual History. — URL: https://www.caranddriver.com/features/g15378666/estate-planning-a-visual-history-of-volvo-station-wagons/ (дата обращения: 15.06.2026).