



BMW Клуб България

www.BMWPower-BG.net

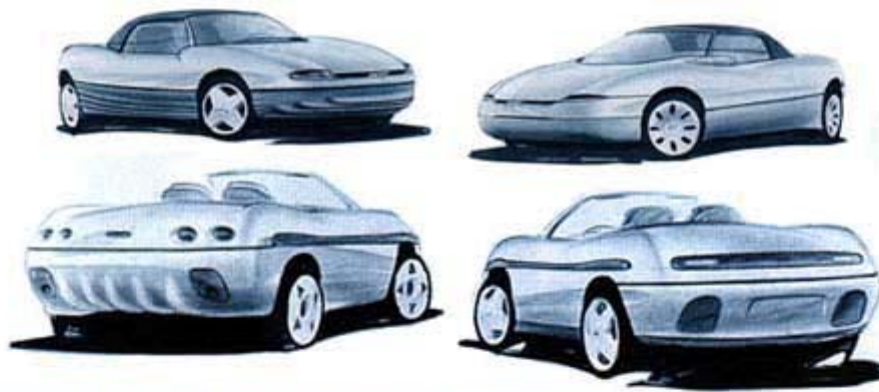


Бенгъл и BMW

Nuzzo:



Кристофър Бенгъл е роден през 1957 година в провинциалния град Равена щата Охайо, в семейството на лесничей, който по късно става търговец на дървен материал. Крис Бенгъл споделя, че баща му е изиграл голяма роля в избора на неговата професия, тъй като в дома му всичко е било направено саморъчно от баща му. Крис Бенгъл завършва "Дизайн центъра" в Пасадена, Калифорния, там получава с отличие бакалвърска степен по дизайн и изкуство. Кариерата му започва през 1981 година в Opel, където е заместник шеф на подразделение занимаващо се с интериора. През 1985 година той се премества в Fiat където заема различни длъжности, след успешно реализиране на модела Coupe Fiat той е назначен за шеф на новосъздаденото подразделение на Fiat за дизайн занимаващо се изключително с новите разработки на фирмата наречено "CENTRO STILE" под негов молив в Fiat излиза още Barcheta, и по озаптяните, като дизайнерски порив Bravo, Brava и Alfa Romeo 145.



През Октомври 1992 година той напуска Fiat и се премества в BMW където и до днес работи като Шеф на дизайна на BMW Group.

Преди време се запознах с един господин французин дизайнер работил за Кензо, в момента занимаващ се с дизайн на мебели имащ солиден бизнес в България. При разговора си с него разбирасе засегнах темата за ауто дизайна и неволно кривнах в болната ми тема BMW. Само като, чу това събеседникът ми каза: "А Крис Бенгъл, много добър дизайнер, знаеш ли че BMW го наблюдават доста дълго време, още по времето когато е работил за Опел е получавал дребни поръчки от BMW. Правил е за тях фарове, огледала..." - склонен съм да вярвам на чутото от мен. без да съм имал възможността да го проверя някъде.

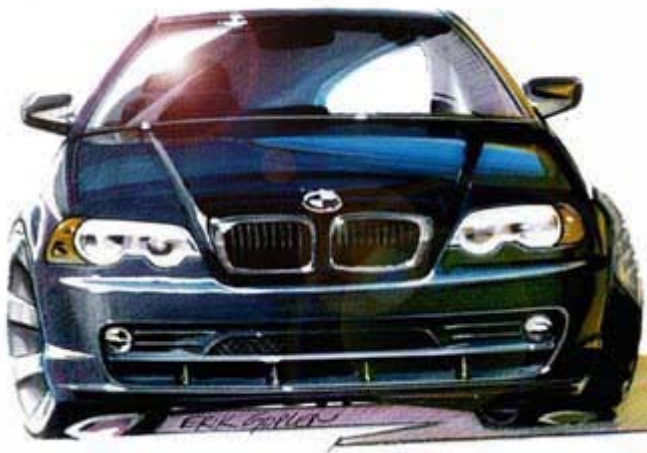
Работата му в Fiat оказва голямо значение за понанташното развитие на Бенгъл, като водещ световен дизайнер. Самият характер на Fiat е прекрасна среда за развитие на всеки дизайнер.

От друга страна за Fiat работи не безизвестната италианска школа , от чиито университети са излезли едни от най-големите дизайнери. За Fiat работят Pininfarina, Italdesign, Bertone. Притежание на Fiat са едни от най-големите колуси на съвременното автомобилостроене като Ferrary, Mazeratti, Alfa Romeo.

Крис Бенгъл остава следа във Fiat след себе си като дава заявка за идеите си в моделите Coupe Fiat и Barcheta. Там можем да открием, елементи познати ни и от вече по узрелите модели разработени за BMW.

По инициатива на Бенгъл се засилват вече съществуващите отношения на BMW с дизайнерското студио DESIGNWORKS.

Американското студио за дизайн намиращо се в Калифорния е основано през 1972 година от Чарлс Пели, който е и преподавател същевременно в Арт центъра, в Пасадена. Оношениата на DESIGNWORKS с BMW изобщо не са нови, те разработават модела E46 представен 1998 година но неговите разработки започват края на 80 годни . Студиото става собственост на BMW Group през 1995 година. Студиото разработва Z3, Z4, Z9, Z8, M-сериите, X-coupe, M-coupe, 5 серия комби, като и моторите на |BMW, MINI, Rolls-Royce.



Студиото не се занимава само с ауто дизайн, а и почти всички видове дизайн от визуална комуникация до строителни машини.

Интересно е та се отбележи, че непосредствено преди Бенгъл да постъпи на работа като Шеф дизайн, в BMW нямат изпълняващ функцията главен дизайнер, поради факта че разработките на моделите е следял единнен стереотипен модел който не е включвал в себе си революции. За работат на Бенгъл в BMW е малко да се каже, че е новаторска, от една срана е ревулюционна а от друга много консервативна, и винаги съдържаща в себе си голяма доза противоречия. Световната критика определя Бенгъл не само като добър дизайнер, а и като стратег, който гради едно бъдеще като възражда една марка в пълната и сила.

Бенгъл среща големи трудности докато обеди горните етажи на BMW в своите идеи, нежната революция започва с създаването на модела Z8. През 1997 година на токийското авто изложение е показан прототип Z07, възродил легендата BMW 507 сътворено от небезизвестния Албрехт граф Гиорц. Прототипа е създаден от екип от тримата : холандеца Адриан ван Хойдонк, отговарящ за екстериора на автомобила, американеца Дейвид Карп отговорен за интериора , а проекта е ръководен от датчанина Хенрих Фискер , работата обаче е била изцяло под надзора на Бенгъл. Z07, респективно Z8 съдържа в себе си всички черти на неоретро стила към който Бенгъл регистрира симпатии още при работат си за Fiat.

Удивителното при този прототип е малкото време за което е бил конструиран а именно само 2 месеца. Главната насока по която са работели дизайнерите е да се създаде нов прочит на легендарния 507. Освен авангардия дизайн тук се използва и доста авангардна конструкция на рамата. Рамата е пространствено изградена от алуминиеви тръби, (нещо което не е правено до сега в BMW). За задвижване се използва двигателя взет на заем от M5 - 4.0 литров, осемцилиндров, V образен .

По пътя на промяната Бенгъл показва концепта си Z9. Изцяло в друга насока е показаният концепткар. С този модел ни бе позволено да надникнем в бъдещето на мараката. Детайли от концепта можем да открием почти във всеки автомобил от гамата на BMW. Редуването на негативни и позитивни повърхнини при изграждането на интетиора и екстериора създават впечатлението за хармония и съвършеност на автомобила от една страна, а от друга внасят

нужната за BMW агресия и мощ. Като цяло Z9 дава представа, как ще изглежда 6-та серия показана 4 години по късно. С новата 6-та серия Бенгъл възражда пълноразмерното купе излязло под фирмената абривиатура като CS. През 1976 година под пълноразмерно купе се разбира каросерия имаща 4 пълноценно използвани места, още при Z9 се появяват системата iDrive, която намира приложение в новата генерация модели на BMW. Въпросната система е разработена в центъра в Калифорния.



Концептът CS1 показва претенциите на BMW в компактният клас, класа на VW Golf . BMW не остават безразлични към промените на пазара. и се грижат да не остават на по-задни позиции от конкуренцията. По този път те проявяват претенции като лидер и в този клас, в които до момента не са имали никакви заявки за развитие. CS1, респективно първа серия запазва онази характерна- само за BMW усмивка. която притежава всяко едно BMW.





Появата на X5 потвърждава претенциите и замисъла на BMW да попълни цялата моделна гама , успешния модел разработен под насоките на Бенгъл в студиото в Калифорния е разработено да задоволи капризите на американския пазар. След него Бенгъл показва и два нови концепта, едното X- Coupe а другият X- Activiti.





X- Coupé, спред Бенгъл е нова ера в автомобилите и прокарва идеите за съвсем новя клас автомобили- SAV, които са автомобили предназначени предимно за свободното време. Концептът е издържан в един нов стил, който според Бенгъл е генериран именно в студиата на BMW. Стилът е наречен от фирмата "flame sutfacing", или преведено означава "избухващ пламък". Характерното при този концепт е несиметрично проектираното купе. Покривът се държи не както при стандартните автомобили на четен брой колкони, а само на три. Задната дясна колона се прелива в задна лява, което позволява страничният прозорец да прелее в заден. Това създава усещането за по голямо пространство на автомобила. Друго характерно е, че тук водача е отделен от другите пътници точно, като при спортните автомобили. Стоп светлините имат променлив интензитет на светене в зависимост от това колко е натиснат педала на спирачките, фаровете променят посоката си според това в каква напращане завива автомобила (системи познати ни вече в новите модели на BMW). Прототипа е снабден с дизелов двигател, и задвижване на всичките четири колела . По думите на Бенгъл това са крачки от стила неоретро към новият развлекателен дизайн.

След X- Coupé на сцената излиза и един друг прототип бележещ пътя на SAV автомобилите, а именно това X- Activiti. Може да се предположи чии предшественик е този SAV. Концептът е кабриолет от рамков тип предназначен изцяло за свободното време и позволяващ да се усети напълно "удоволствието от шофирането:". Тази конструкция позволява от една страна пътника да се наслаждава на удоволствието от кабриолета, а от друга да е максимално защитен. Много от детайлите на този невероятна разработка можем да открием при X3.





В началото на 2003 година се появява и наследника на Z3, Z4 по дълг от предшественика си, вече по-скъп и по-люксов, но и по-агресивен и с интригуващ дизайн. Съчетаването на големи обеми с остри форми, негативни участъци подчинени на линии преливащи се от конкави в конvekси, могат да бъдат оприличени само с мускулест спортист. За Z4 може да се каже само че е прекрасен роудстър с американски привкус. Междувременно на пазара се появяват новата 7-ма серия и новата 5-та серия, които затвърждават идеите на Бенгъл за перфектния автомобил.



В корена на неговта философия стои принципа- колата като произведение на изкуството, а именно сливане на конструктурския процес, с процес граничещ с този на най-висше изкуство. Крис Бенгъл казва, че BMW не прави автомобили в изцяло авторитарния смисъл на думата- обект за придвиждане от т.А до т.Б. BMW са движещи се произведения на изкуството, коли създадени с любов и стремеж към качеството. Крис Бенгъл е обеден, че ако се използват пластмаси а не дърво, то клиента ще възприеме че мараката го лъже не само в декоративното покритие а и в много други детайли като двигател, сигурност. Крис Бенгъл отдава "шока" в дизайна, на факата че дълго време във фирмата не е имало главен дизайнер и при липсата на единяващ фактор, нещата са излезли до определена степен извън контрол. Работещите диайнери са изгубили фокус и концепция за работата си, и са се лутали в безмислени проекти.

За да изсмуче всичко от хората работещи за BMW Бенгъл прилга няколко принципа за да стимулира тяхната работа, за него е важно те да са добре платени, да имат най-модерното оборудване, той ги поставя в условията на битка в малки конкурси, като иска да ги накара да дадат всичко от себеси. Според Бенгъл направата на едана кола е като направата на едно отлежало вино т.е. не се прави прибързано.

Подходите и начина на мислене на Бенгъл се различават от всички други дизайнери до сега, той използва подходи, които често струват доста скъпо но те са важни за създаване на перфектния автомобил. Така например понякога един глинен модел е преместен от Мюнхен във Франция за да се види как ще изглежда той на слънце, ако този подход би бил спестен, то е можело да се допуснат невероятни грешки и да се овековечят големи недомислици. В философията на Бенгъл е залегнала тясната връзка на изкуството с търговията. От една страна да се правят добри автомобили, от друга то дизайна им да е печеливш.

Печеливш или не, дизайна на Бенгъл е на лице, от една странна можем да видим как се развива една марка и как подрежда сложният пъзел на моделната си гама, а от друга можем да проследим как се развива един дизайнер- роден и учил в Америка, но разбрал повече за дизайна в Европа минал през едни от най-тежките школи и стигнал до върха, за който мечтае всеки дизайнер. Превъплатил изкуството в търговски похват, с който продава не просто автомобили а машини с душа и характер.

Babuna: Добра тема е това, наистина. Има само няколко леки неточности.

Удоволствие беше да я прочета, nuzzo. От къде си събирал инфото, ти написа цялата тема или има "препечатки от другаде"? Поздрави.

Nuzzo: Какво имаш предвид под неточности? Темата е писана изцяло от мен източниците са ми личния архив от вестници и списания, много нет.

NeoPrint: Неточност е например, че пропускаш да споменеш за Fiat MULTIPLA, който също е творение на прехваления "американски пациент", както наричат Бенгъл, btw 🤔
Добре е да се спомене повече и другата гледна точка, довела до създаването на подписка в интернет с молба да бъде махнат от БМВ....

Като цяло написаното е твърде пристрастно, про-Бенгъл, иначе браво.

SlipKnot:

nuzzo написа:

Какво имаш предвид под неточности? Темата е писана изцяло от мен източниците са ми личния архив от вестници и списания, много нет.

..вдигателя от М5 е 5 литра.. примерно..

Nuzzo:

SlipKnot написа:

nuzzo написа:

Какво имаш предвид под неточности? Темата е писана изцяло от мен източниците са ми личния архив от вестници и списания, много нет.

..вдигателя от М5 е 5 литра.. примерно..

Грешката е моя (печатна) извинявам се двигателя е V8 5.0 400 коня.

Eva*:

puzzo написа:

Крис Бенгъл оставя следа във Fiat след себе си като дава заявка за идеите си в моделите Coupe Fiat и Barcheta. Там можем да открием, елементи познати ни и от вече по узрелите модели разработени за BMW.



Не вярвах, че наистина ще има прилики.



и Fiat Barchetta



Bawareca: Първо да изкажа похвала на НУЦО за отделеното време и усилия!

Второ: ще си позволя да изкажа градивна критика не към дребните технически неточности , а в интерпретацията на приноса на К.Б. към имиджа на марката. Най-важно за мен е да подчертая че ВСЕКИ един модел на БМВ с излизането си на пазара е бил революция за времето си , както като дизайн , така и като механика/електроника. И тъй като моделите E38 и E39 са своеобразен "връх" в "акулския" дизайн , след тяхното появяване просто се налага смяна на философията , иначе следва стремителен спад. Мисля че точно в този критичен момент на хоризонта се появява К.Б. , както се казва на точното място в точното време. Колкото и да не съм му фен , трябва да призная че К.Б. успява да зададе "нов курс" в дизайна

на БМВ , подчертаващ новаторството и техническото съвършенство отвътре и отвън.
Нека все пак не забравяме че зад тези успехи на фирмата стоят много десетки хиляди
служители , не само американчето 😊



www.BMWPower-BG.net

Българският сайт за Българските BMW Ентусиасти

