

Retro design: Dodge Charger R/T
(Ismerkedés egy 3D-s programmal)

Tamus Richárd

Nyíregyházi Főiskola
Vizális Kultúra Intézet
Környezetkultúra, 3. évfolyam

Balogh Zsolt DLA
Formatervező iparművész

Az alap elgondolásom, hogy a hatvanas években készült 2. generációs Dodge Charger formáit a mai autó design új vonalaival ruházzam fel. Az említett modellnek 7 generációja van, viszont a legújabb formavilág nem idézi fel számomra a hatvanas évek, az úgynevezett JET korszak, valamint az izomautók vonalait. Annak jellege elhalványult, helyenként teljesen el is tűnt a mai változatban. A munkám lényege tehát az, hogy a régi stílus főbb elemeit megőrizsem és az új szemlélettel ötvözzem egy XXI. századi megjelenésben.

A Dodge 1965-ben helyezte először gyártásba a Chargert. Ez az autó a Dodge Dart alapjaira épült, viszont nagyobb teljesítményű motort kapott, ezért a versenypályán bizonyított először. Többször nyerték meg a NASCAR névre hallgató versenysorozatot ilyen autóval, ebből kifolyólag nagy népszerűségnek örvendett. Ezzel az autóval kezdődött el a Dodgnál az „Muscle car” korszak, jelentése pedig nyersen magyarra fordítva „izomautó”. Nézzük meg mitől is volt egy autó izomautó. A gyár kiválasztott egy általuk készített modellt alapnak, ez túlméretes benzinmotort kapott, amit beszereltek egy meteorit becsapódásnak is ellenálló acél létraváz elejére. Az erőforráshoz kapcsolt váltóműből kardántengely indult a hátsó differenciálműhöz, majd a bődületes erő a hátsókerekek közvetítésével jutott el az aszfaltra, hogy aztán az ne is az autót mozgítsa előre, hanem inkább a Föld forgásán lódítson egy nagyot.

A külsejét tekintve, robosztus, kegyetlen megjelenése a törvényen kívüli rosszfiúkat idézi. A Dodgnál ezeket az autókat R/T típusjellel látták el, jelentése „Road & Track”. A Road & Track pedig azt közölte a vásárlóközönséggel, hogy az autó utcai jármű alapjaira épült és éppúgy használhatja a mindennapokban, ahogy a versenypályán is.

Erre törekszem én is, hogy olyan modellt alkossak, amit megbámulnak, lefotóznak az utcán. Az R/T jelleget megtartva formálom a karosszériát izomautóvá, ami az új generációból kimaradt. Ezt a jelleget felcserélte egy import, úgynevezett „tuning” hatáskeltés.

A 2. generáció fő tervezője Richard Sias, aki megálmodta a formát. Az autó elejét tekintve az orrmaszok egy süllyesztett üregbe került, a fényszóró pedig a hűtőráccsal egybefüggő takarólemez alá bújtatott. Ez a sajátossága az 1968 és 1970 közötti modelleknek. A választott 1969-es autóhoz képest a korábbi, 1968-as modellen ez a rész kapott a közepére egy függőleges osztást. '70-ben ez az idom szintén eltűnik. Az orr rész a legfőbb ismérve az autónak, ami az újabb modelleken ez szép lassan eltűnik. Mivel ez biztosítja az agresszív megjelenést is, fontosnak tartom, hogy ugyanúgy részét képezze a formának.



1969



2012



R-07



1969



R-07

Kicsit hátrébb haladva az oldalán egy hullámvonal látható. Az elején alacsonyabb, rövidebb az ív, hátrafelé haladva nyúlik, és egy picit magasabbra nyúlik fel. A tervező ezt „dupla gyémántnak” nevezte, de a vevőközönség köreiben hamar elterjedt a kólásüveg kifejezés az ívek formája, nyújtásai miatt. Az oldalképet nézve ez a leghangsúlyosabb mozdulat a karosszérián, ami hiányzik a 7. generációból. Úgy gondolom ez is szerves része a formának, amit meg kell tartani.



1969



2012



R-07

Hátra érve a lámpák ugyanúgy süllyesztve vannak, mint elöl, kisebb mértékben, de észlelhető. A '69-es modellen a hátsó lámpák között nincs folytonosság. Ez a 2. generáció sajátossága, a '68as modell törte meg a vonalat, bár ezen még duplakörös, míg az alapul vett modellel evezőre emlékeztet a formája. A 7. generáción ez egy ideig így van, de 2011-ben visszatértek a folytonos lámpa stílusra. Az én modellel külön állnak a lámpák és kapott egy kiegészítő féklámpát.



1969

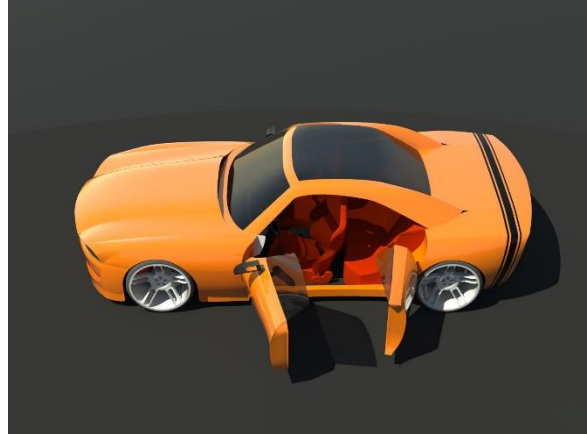


2012



R-07

Ez a három legjellemzőbb dolog az autón. Ez szinte teljesen elhalványult, vagy el is tűnt a 7. generációból. A tervezésben fontosnak tartottam, hogy ezek az elemek megjelenjenek a koncepción. Összességében meg őrzöm a 2. generáció főbb formáit, figyelembe véve a mai igényeket és elvárásokat. Ezen igények közé tartozik a 4 ajtó. Vagyis, hogy a hátsó ülések ugyanolyan könnyen megközelíthetőek legyenek, mint az első. Azért is fontos, mert egy esetleges hátraülés folyamata alatt a vezetőt nem kell megzavarni a feladata ellátásában. Mivel nincs B oszlop ezért arra gondoltam, hogy egymással szemben nyíljanak az ajtók. Ez megkönnyíti a hátsó ülésekre való beszállást.



Képjegyzék:

<http://www.classiccarguy.com/photos/2573-2.jpg>

<http://www.dodgecharger.com/forum/index.php?action=dlattach;topic=52073.0;attach=89709;image>

<http://www.carsendse.com/wp-content/uploads/2011/03/2011-Dodge-Charger-Front.jpg>

http://image.motortrend.com/f/roadtests/sedans/1211_2012_dodge_charger_sxt_plus_first_test/41759164/2012-dodge-charger-sxt-side-profile.jpg

http://barrettjackson.com/staging/carlist/items/Fullsize/Cars/91210/91210_Side_Profile_Web.jpg

<http://www.ridelust.com/wp-content/uploads/2012/02/Rear2.jpg>

<http://www.txann.com/wp-content/uploads/2011/02/Mike-Schrader-69-Charger-RT-rear-close-300dpi-5x7-web.jpg>