

Ekrany zamiast wskazówek

SAMOCHODOWE ZEGARY SĄ ISTOTNĄ CZĘŚCIĄ WNĘTRZA POJAZDU. JEST TO JEDEN Z ELEMENTÓW, KTÓRY POZOSTAJE W POLU WIDZENIA KIEROWCY PRZEZ NIEMAL CAŁY CZAS PODRÓŻY. ZEGARY, PODOBNE JAK SAME AUTA, EWOLUOWAŁY, A DZIŚ WIELE NOWYCH MODELI ZAMIAST TARCZ I MECHANICZNYCH WSKAZÓWEK OFERUJE CYFROWE WYŚWIETLACZE. TO NOWOCZESNE ROZWIĄZANIE JEST PRAKTYCZNE I OTWIERA NOWE, WCZEŚNIEJ NIEDOSTĘPNE MOŻLIWOŚCI

Pierwszy samochodowy prędkościomierz został opatentowany przez niemieckiego inżyniera Otto Schulze w 1902 roku. Obrotomierz ma dłuższą, bo sięgającą połowy XIX wieku historię, jednak nie wiadomo, kiedy trafił do samochodu. Zresztą nigdy nie stanowił on obowiązkowego wyposażenia. W wielu współczesnych autach obroty silnika są sprawą drugorzędną, za to w trakcie jazdy zawsze wyświetlana jest prędkość.

Co producent to obyczaj

Gdy do projektu zegarów zaczęto przykładać większą wagę, marki samochodowe

usiłowały wyróżnić się ich grafiką, typografią czy kolorem podświetlenia. Zielony, pomarańczowy czy czerwony? Kiedyś już po samej barwie tarcz i wskazówek można było rozpoznać samochód. Wiedząc o tym posiadacze niektórych Volkswagenów z początku XXI wieku, których wskaźniki świeciły intensywnym, fioletowym światłem.

Zanim okrągłe zegary zaczęły podświetlać ciekawymi kolorami, a o ekranach LCD jeszcze nikt nie słyszał, producenci już stosowali zegary cyfrowe, wyglądające jak wyjęte z filmów science fiction. Ten styl pokochali Amerykanie,

choć rozwiązanie to spotykano również w europejskich autach. Szał na segmentowe wyświetlacze i jak najbardziej futurystyczny sposób przedstawienia prędkości oraz obrotów przyczynił się do rozwoju projektów takich, jak cyfrowe wskaźniki w Corvette C4 czy bardzo podobne zegary Opla Kadetta GSi. Wiernych fanów po dziś dzień ma również cyfrowa deska rozdzielcza Fiata Tempri z wczesnych lat 90., a projekty Citroëna z lat 80. nawet dziś wyglądają kosmicznie.



CITROËN CX

Pod koniec lat 80. niektórzy producenci wzięli udział w cyfrowym wyścigu, co skutkowało z jednej strony powstaniem fascynujących i na swój sposób pięknych zegarów, ale także serią projektów, które niektórym kojarzyły się z kalkulatorem.

W tych szalonych czasach zgoła inne podejście zaproponowali projektanci prostych zegarów o ascetycznym wystroju, próbujący odkryć na nowo dobrze znane, wskazówkowe przyrządy. Udało się to Lexusowi w debiutanckim modelu LS. Japońska marka premium zastosowała opatentowaną technologię poprawiającą czytelność zegarów. Jej nazwa to



OPTITRON

FOT. COMPLEX PR

FOT. COMPLEX PR

Optitron, a sposób działania sprawia, że kontrastowe podświetlenie zachowuje czytelność nawet w pełnym słońcu. Cyfry i wskazówki widoczne są tylko wtedy, gdy zapłon jest włączony. Rozwiązanie to przeniesiono z flagowego LS-a również do innych modeli Lexusa i Toyoty.

Wskaźniki jak zegarek

Początek XXI wieku był czasem eksperymentowania z formą, a jednym z najbardziej rozpoznawalnych projektów tego okresu jest kultowy zestaw wskaźników



LEXUS IS

Lexusa IS pierwszej generacji. W modelu IS 200 zadebiutowały zegary inspirowane tarczą zegarka, z potrojnymi, mniejszymi wskaźnikami wpisanymi w większy okrąg. Prędkościomierz, w którym zawierają się również tarcze pokazujące temperaturę silnika, chwilowe spalanie i napięcie ładowania akumulatora – to prawdziwe dzieło sztuki. Miejsce na obrotomierz wygospodarowano z boku, a po przeciwnej stronie znalazł się wskaźnik poziomu paliwa. To, co najważniejsze, dzieje się tu na środku, a zegary Lexusa IS, który wszedł na rynek w 1999 roku, do dziś pozostają jednym z najbardziej kultowych projektów.

Wskaźniki w tubach

Rozpoznawalny sposób ekspozycji danych dotyczących jazdy wypracowała Alfa Romeo. Marka zastąpiła z zegarów umieszczonych w tubach, które od razu stały się synonimem wskaźników sportowych. Na uwagę zasługuje fakt,

że wskaźniki prędkościomierza i obrotomierza startowały z godziny szóstej. Całości dopełniało czerwone podświetlenie. Inne auta z południa Europy były znane z nieco mniej sportowych rozwiązań, takich, jak np. zegary umieszczone w centralnej części deski rozdzielczej. Z układu tego skorzystała również Toyota Yaris pierwszej i drugiej generacji. Japończycy zastosowali w niej cyfrowe zegary, choć w wersjach usportowionych w ich miejsce montowano tradycyjne mierniki wskazówkowe.



TOYOTA YARIS

Cyfrowa rewolucja

Lexus zapoczątkował modelem LFA w 2009 roku stylistyczny trend, który możemy oglądać nawet we współczesnych autach tej marki. Chodzi o przesuwającą tarczę z ekranem LCD umieszczonym w środku, która łączy zalety i możliwości cyfrowych zegarów z mechanicznym pięknem tradycyjnego rozwiązania. Skąd



LEXUS LC CONVERTIBLE

Co dalej?

Niektórzy producenci próbują jeszcze bardziej uatrakcyjnić wygląd cyfrowych zegarów. Starają się wyróżnić, poświęcając uwagę animacjom czy wprowadzając efekty 3D. W którą stronę zmierza rozwój samochodowych zegarów? Być może twórcy aut skupią się na rozszerzonej rzeczywistości, a część funkcji tradycyjnych wskaźników przejmą coraz większe wyświetlacze HUD.

Nie brakuje również głosów, które mówią o małej przydatności zegarów i o marginalizacji ich funkcji. Wraz z rozwojem aut elektrycznych i technologii jazdy autonomicznej wskazania obrotów, temperatury silnika czy różne kontrolki – mogą stać się zbędne. A może czeka nas renesans analogowych zegarów, które już teraz zaczynają być stylowym i luksusowym dodatkiem? Czas pokaże – niezależnie od tego, czy mierzony będzie za pomocą zegara cyfrowego, czy takiego z tradycyjnymi wskazówkami. ■



CHEVROLET CORVETTE