

# Румен Антонов

## световен изобретател или фантазьор

В света има над 180 марки автомобили, а специфичните модели към тях са над 4000. Една от тези марки се казва Румен, на името на българския изобретател Румен Антонов, който от повече от 20 години живее в Париж. Неговото име е широкоизвестно като създател на четири и шестстепенна автоматична скоростна кутия и други открития в автомобилостроенето. Талантът му го е насочвал и към други сфери на познанието. Разработил е две теории в атомната физика, в които чрез съответни математически модели се обясняват факти от квантовата механика. Експериментирал е и с микробиологични изследвания и създаването на лекарство за сърдечноболни. Резултатите му в тази област, обаче се приемат доста противоречиво, което най-малкото е доказателство за неговата оригиналност. И повод неведнъж да се говори за българина изобретател – емигрант.

### ПРОИЗХОДЪТ ВИНАГИ ИМА ЗНАЧЕНИЕ

Още с появата си на този свят това момче и има, и няма късмет. Ражда се на 21 януари 1944 година, един ден след най-жестоката бомбардировка над столицата от съюзническата авиация. Скоро политическите събития го правят „неблагонадежден“ за новата власт като син на „царски“ офицер. Най-ранните му спомени са свързани с автомобилите, изключителна рядкост за улиците на тогавашна София. Известният автомобилен състезател Соколов, надбягвал се някога с БМВ 315, е кръстник на семейството на баба му. И въображението на малкия Румен е запленило от спиращата често пред дома им кола Хорх 853. През юношеството го впечатляват автомобилите и мотоциклетите, изложени в партерния етаж на ЦУМ. 16-годишен взема книжка за мотоциклет, а сърцето му принадлежи на предвоенния модел ФИАТ 500 Тополино. Заради свободомислието си е задържан от властите още в гимназията през 1961 г. Завършва средното си образование като частен ученик, а след казармата постъпва във ВМЕИ „Ленин“ (днес Техническият университет), специалност „двигатели и автомобили“. В института, само на 21 години, му идва идеята за автоматична предавателна кутия, която идея след дълги страдания и тежък труд ще му отвори вратите на световното признание. Способността му да рисува и познаването на техника-

та го подтикват да запише и новата за времето си специалност в Художествената академия – „Промишлен дизайн“. По това време баба му му купува и първата кола в живота – Рено 8. Заинтересуван от фундаменталната физика, изкарва курс при професор Азаря Поликаров, лансира интересна теория и прави впечатление на академичното ръководство на катедрата по ядрена физика в Софийския университет, където го канят за асистент. Поради отказа му да се занимава с ядрени технологии, обаче той влиза в конфликт с режима. Решава да напусне страната, за да търси истинско признание и развитие. Става художник на филми, опитва да направи контакти с институти извън страната, работи на най-различни места като хамалин, преподавател по рисуване и др. Прави 17 неуспешни опити да премине границата. Антонов определено е харесван от жените мъж и до 1975 г. успява да премине през два брака. През същата година се заема сериозно с идеята за създаване на четиритактов двигател с нов принцип на работа. Според нея класическият цикъл на Ото се получава само при едно завъртане на вала, докато при оригиналния цикъл е за два оборота. Освен това не са необходими клапани – цилиндриците се въртят по специален начин в сферични гнезда, като отварят и затварят отворите за газовете. На 23 декември 1976 г, въпреки трудностите и съпротивата, успява да получи частен патент



Румен Антонов

за „Двигател с вътрешно горене по четиритактов цикъл“, може би първият частен патент в България. През следващата година прави разработка и макет на автомобил, на когото е съдено да види бял свят в истински размер и реалност едва след години на автомобилно изложение в Париж. Пролетта на 1980 г. Антонов работи трескаво по завършване описанието на друго, коренно различно от всичко правено от него досега откритие – микроорганизъм, причиняващ атеросклерозата и много други болести. Антонов експериментира със самия себе си, подлагайки се на продължително лечение с противогъбичния антибиотик „М“. Според

теорията му всички многобройни на-  
трупвания на мъртва тъкан в органи-  
зма, включително и в кръвоносните  
съдове, се дължат на една причина  
– жизнената активност на гъбичката  
*Candida albicans*. Отбелязва значи-  
телни успехи. Те се обсъждат доста  
нависоко, но експериментите са  
отменени лично от Тодор Живков,  
навярно под влиянието на шурей му  
професор Малеев. Най-сетне Румен  
Антонов „пробива“ Желязната заве-  
са. На 21 януари 1988 г. се оженва за  
французойка и една година преди да  
падне Берлинската стена се озовава  
в Париж със 150 франка в джоба, без  
да знае една дума на френски.

### LIBERTÉ CHÉRIE...

Само че лелеяната *Liberté chérie*  
(„скъпа свобода“) сама по себе си не  
означава нищо. В началото Румен  
Антонов трябва да обяснява наляво  
и надясно, че не е руснак и няма  
нищо общо с гигантските самолети  
Антонов. С много усилия намира  
инвеститори, които му помагат  
да представи своята студентска  
любов – уникалната автоматична  
безстепенна кутия – в съревнование  
с най-нов, електронно управляван  
модел на френска фирма. Но макар  
че разработката на емигранта е с 18  
% по-икономична и с по-добри  
динамични качества и за българския  
изобретател се застъпва Жан-  
Франсоа Пежо, един от потомците  
на прочутата фамилия френски  
автомобилостроители, конкурсът  
печели френската стандартна кутия.  
Антонов не се предава. На прес-  
конференция за представяне на  
прототипа се запознава с холандеца  
Дан Висенбек, който му предлага да  
основат компания в Ротердам. Така  
се ражда „Антонов Аутомотив Текно-  
лоджис“, чийто акции се търгуват на  
Лондонската и Амстердамската бор-  
си, а предприятието е оценено за  
над 150 милиона долара. С помощта  
на капитал от Холандия учредява  
фирма „Антонов Пи Ел Си“, реги-  
стрирана в Манчестър през 1991 г.  
Румен продава скоростната кутия  
на водещи световни производители  
– най-напред на Хонда, а после на  
Рено, Пежо, Роувър, Даймлер-Край-  
слер и Сузуки. Китайски и индийски  
автомобилостроители също купуват  
патента. Само че някои се опитват

да използват труда на изобретателя  
и без да плащат... Така се стига до  
процеса срещу Тойота, чийто модел  
Prius е обявен за „Европейски авто-  
мобил на 2005-а“ до голяма степен  
заради своята Хибрид Синерджи  
Драйв система с превъзходни еколо-  
гични параметри. Скоростна систе-  
ма, за която всъщност Антонов при-  
тежава лиценза, заедно с още много  
други авторски права в областта на  
автомобилните технологии. Българи-  
нът има редица други изобретения,

не само в автомобилостроенето,  
като едно от най-известните е нов  
тип 4-тактов двигател с вътрешно  
горене и турбокомпресор. (За него  
е създадена новата компания „Анто-  
нов енджийн“).

### ДА ОСЪЩЕСТВИШ ДЕТСКАТА СИ МЕЧТА

С тази компания, обаче не завършва  
историята на Антонов. На 14 юни  
2005 г. в двора на сградата, в която  
е бил коронован самият Луи XIII,



### АВТОМАТИЧНАТА ТРАНСМИСИЯ НА АНТОНОВ

Съревнованието между „ръчната“ и автоматичната скоростна  
кутия не е от вчера. Колите,  
които кръстосват тесните градски  
улички и непрекъснато трябва  
да спират и ускоряват в условията  
на задръстванията, биха се  
чувствали идеално с автоматична  
скоростна трансмисия. Само че  
най-общо казано, миниавтомоби-

лите, снабдени с автоматик, са по-скъпи, изразходват повече гориво и страдат  
от загуба на мощност, а оттам и на динамически характеристики. Десет процента  
от стойността на нова кола от по-низшите класове се пада на трансмисията.  
Идеята да се направи някаква промяна, така че автоматичната трансмисия да  
прояви преимуществата си, хрумнала на Румен Антонов още преди повече от 40  
години, когато разработил модел на компактна автоматична трансмисия. За да  
я осъществи се наложило да емигрира в чужбина. Както всяко голямо изобре-  
тение и това се опира на нещо елементарно. В случая взаимодействие на две  
зъбни колела. Ако от едното, което е с наклонени зъби (а такива са почти 100  
процента от зъбните колела сега), се предава въртящ момент на друго, то по-  
следното, поради специфичното разположение на зъбите, се отклонява встрани  
( аксиално изместване). В някои случаи усилено от това изместване достига  
до 400 кг. Изобретателят използва точно него, за да се упражни натиск върху  
пружините на съединителя, което предхожда превключването от една скорост  
на друга. При повишаване на оборотите, усилено, създадено от центробежните  
сили, отново се прилага чрез специален привод върху пружините на съедини-  
теля. По този начин чрез отцепването и зацепването на фрикционния диск се  
извършва смяна на влиянието на въртящия момент и оборотите.

Тази проста механика има цял куп преимущества:

1. Не се изисква разход на енергия от хидравличния привод с маслена помпа за задействане на съединителя.
2. Не се изисква сложна и скъпа хидравлична система за управление, която поглъща 40% от цената на досегашните скоростни кутии.
3. Липсва поглъщащ енергията преобразувател на въртящия момент.
4. Новата кутия е с 30% по-лека от досега съществуващите.
5. В сравнение с необходимите 10 литра трансмисионно масло, кутията на Антонов се нуждае само от 2,5 литра.
6. Повишеният разход в сравнение с ръчната трансмисия практически е равен на нула.
7. Това е най-малката автоматична трансмисия в света, което я прави идеална за свръхкомпактните автомобили на бъдещето.
8. Към всичко това се прибавя фактът, че изобретенията на Антонов може да се сглобява и от стандартни части.

в центъра на най-шикозния парижки квартал „Сен Жермен де пре“, изобретателят показва „рожбата“ на четвъртата му по ред компания – „Фор строук“ /четири такта/, която е създадена да развива два проекта – за лек автомобил и за новия четиритактов двигател. Представянето е на мястото, където е било ателието на Пабло Пикасо. Българският инженер с образование в областта на изящните изкуства е сътворил своя „дизайнерски“ автомобил, напоящ една от тези ретро красавици от следвоенна София. След провеждането на вътрешен конкурс във фирмата за име на новата кола колегите на Антонов се спират на неговото име – Румен. Каросерията ѝ е от фиброкартон и тежи само 18 кг, а цялата ѝ маса е под 500 кг. Двигателят е с ходов обем от 700 куб. см. И има два варианта за мощностите – 54 и 100 к.с. Купето е спортно, двуместно, с луксозна вътрешност и обзавеждане. Колата ще се произвежда по индивидуални поръчки и струва над 100 хиляди евро.

### ОТНОВО В БЪЛГАРИЯ

Няколко пъти след 10 ноември Румен Антонов е идвал в България с желанието да инвестира в областите, в които има позиции. Създава Научен медицински център за развитие на революционната си медицинска идея, подготвя инвестиционен пакет от близо 50 милиона долара. Но и в новите демократични условия не намира разбиране. Той създава фондация „Антонов“ и отделя 1 млн. франка собствени средства за нея. През 1997 г. формира екип от специалисти и води неуспешни преговори за започване на микробиологични изследвания в Медицинска академия, с които да докаже новаторските си виждания за лечението на сърдечносъдовите заболявания. И макар че в чужбина изследванията показват окуражителни резултати, у нас Румен Антонов е изкаран едва ли не шарлатанин. Може би колегиата не може да му прости, че той е „само“ един инженер, чиято мечта е била да стане лекар? Около Коледа на 2002 година българският изобретател-емигрант има среща в родното Министерство на икономиката. Идеята му е да се

уговори производството на детайли за неговия „бутиков“ автомобил Румен, който не е по джоба на всекиго. Според него българската индустрия има потенциал за това (нали сме сглобявали Рено, Ровър и Москвич). Само че и до ден днешен идеята му не се е осъществила. Защо ли? През 2009 година британската фирма, носеща името на Антонов, обявява, че е сключила споразумение с китайски фирми за използване на новата ѝ електронно контролирана автоматична скоростна кутия с шест предавки ТХ6. Тя е изпробвана с бензинов двигател с обем 1,6 литра и от нея са се заинтересовали седем големи производители в Китай. Очаква се новата трансмисия да бъде включена в производството на фирмата Lifan Motors от 2010 година. Сагата „Антонов“ продължава и нататък – с лансирането и по-нататъшното развитие на двигателя без клапани и още много други, неразкрити засега от откривателя идеи. Изстрадана сага на световен



откривател, успял да види осъществени засега поне две от мечтите си. Но кой е всъщност Румен Антонов, човекът преминал пътя между признанието и презрението. Или обратното? Учен, но и фантазьор. Бизнесмен, но и филантроп. Във всички случаи – истински световен изобретател.

Асен Милчев

### МЕЖДУ МИКИ МАУС И ЖАН БУГАТИ



Румен – българска кола за 100 хиляди евро

Личният бял автомобил Румен, собственост на своя създател, можете да видите всеки ден пред някое от известните парижки „интелектуални“ кафенета от първата половина на миналия век, разположени по бул. „Сен Жермен де пре“, където впрочем живее инж. Антонов. И неизменно ще забележите наоколо любопитни зяпачи и ще доловите възторжени възклицания на различни езици...

Моделът е ретро, но нищо в него не е копирано от стари автомобили. Съчетание на Мики Маус и Жан Бугати, така някои журналисти определят автомобила на Румен. Сещате ли се за Фиат Тополино? Малката симпатична количка от 30-те с подобна предница. А италианците казват на Мики Маус – Тополино. Бугати пък е луксозната марка автомобили на Еторе Бугати, основателя на компанията, наследена от сина му Жан Бугати, който оформя дизайна на най-впечатляващите коли на марката през 30-те, – като Bugatti Type 57 Atlantic. Румен напомня много на точно тези легендарни, аеродинамични модели от епохата, на които Антонов се е възхищавал още като малък. Дизайнът, обаче е изцяло негов. Нито един детайл от образците на златната ера не е буквално прекопиран. Колата с дизайн от 30-те години и технологии на XXI век е малка, истинско бижу – дълга е 3,5 метра, широка 1,6 метра и висока 1,32 метра. Лека категория – около половин тон, което е две трети от теглото на Murati Alto например. Ключът към „фината фигура“ е използването на леки материали и сплави, стъклопласти и компактен двигател с ефективната автоматична скоростна кутия, собствено изобретение. Румен не е спортна кола (има модификация с мощност 100 конски сили.), а луксозна играчка за елегантните представители на елита. Нещо като „haute couture“ (висша мода) в областта на автомобилостроенето. Затова и цената ѝ е „от класа“ – от 40 хиляди евро нагоре.