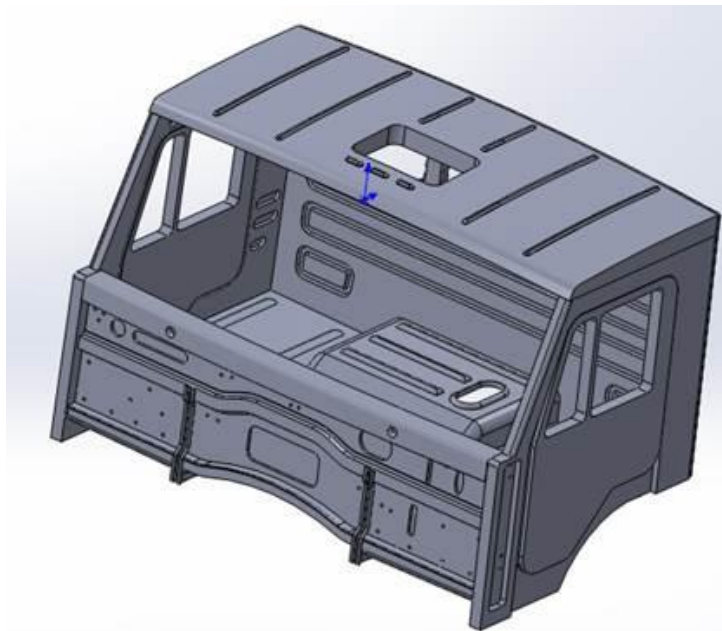


ИНТЕРЬЕР КУЗОВОВ И КАБИН



При разработке интерьера пассажирского салона или кабины автомобиля или трактора необходимо определить геометрические параметры помещения, в котором располагаются люди, расположить в нем достаточно удобные сиденья и выполнить отделку внутренних поверхностей.

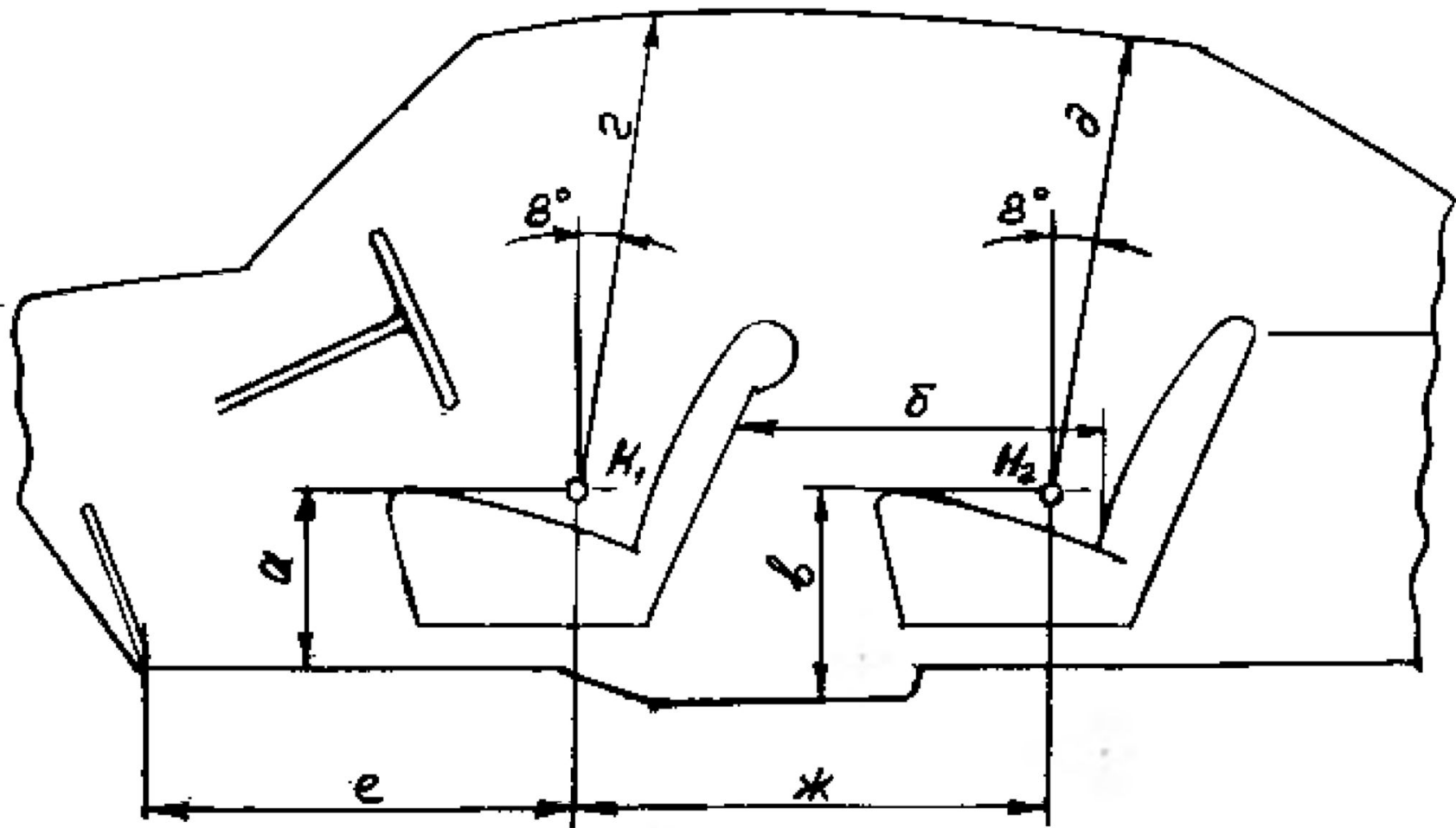
Человек в кабине или кузове должен быть обеспечен достаточным уровнем комфорта, прежде всего удобным положением для управления данной машиной или для пользования ею в качестве пассажира.



Компоновка салона легкового автомобиля.

- Для автомобиля среднего класса можно принять следующие размеры: b – 650 мм; v – 345 мм; d – 850 мм. Размер $ж$ при этом будет близок к 800 мм. Разумеется, что здесь указаны ориентировочные размеры, конкретные их значения получатся при реальной компоновке с учетом предполагаемого силуэта кузова, высоты водительского сиденья и других факторов, а прежде всего – от класса автомобиля. Статистический анализ компоновочных размеров автомобилей различных классов показывает, что продольные размеры, определяющие посадку водителя, мало зависят от класса машины, а размеры, относящиеся к пассажирскому сиденью, значительно растут с повышением класса.

Компоновка салона легкового автомобиля



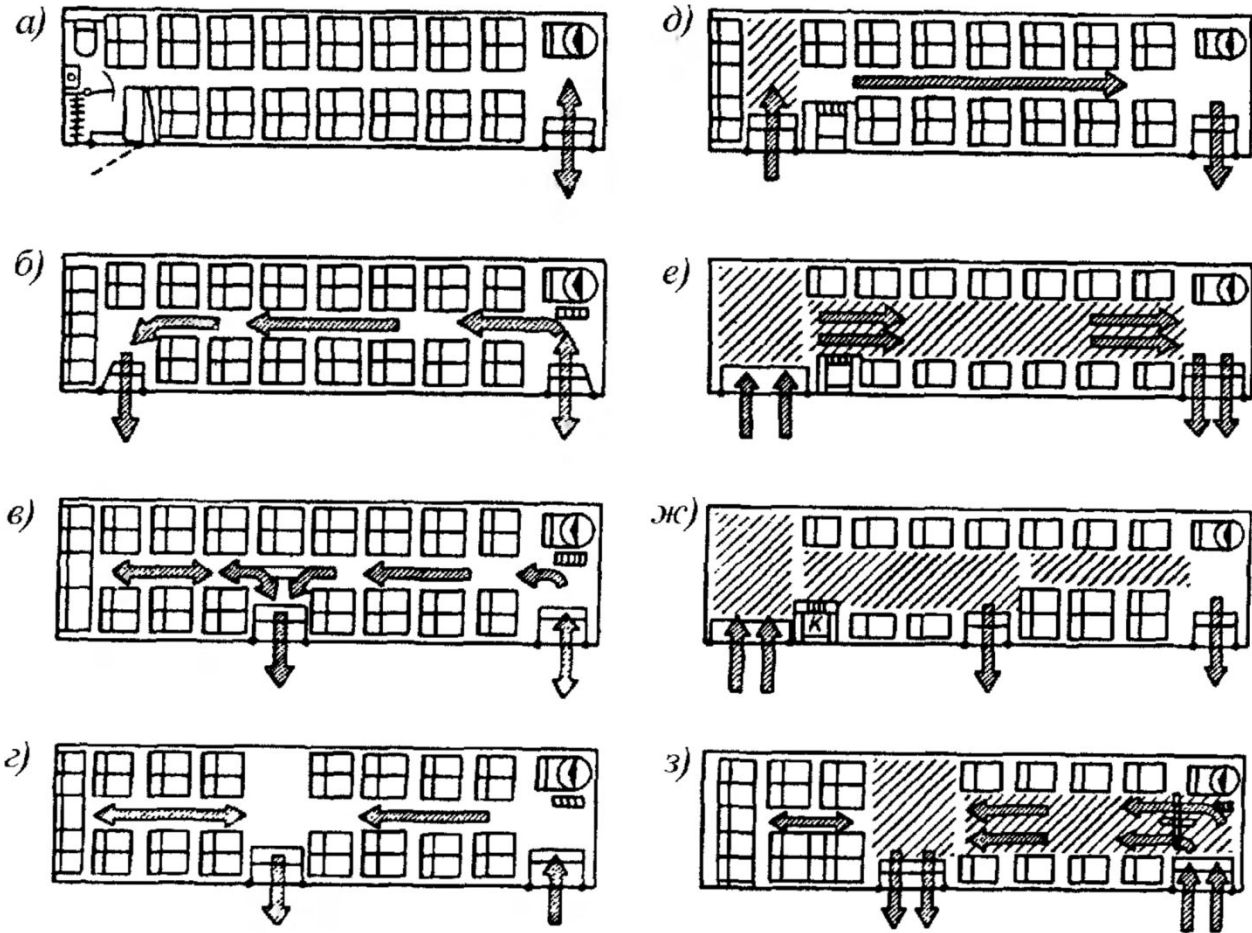
Компоновка салона автобуса.

- Автобусы, в соответствии с действующими стандартами, могут быть большой и малой вместимости.
- Автобусы большой вместимости, т.е. транспортные средства для перевозки людей, вместимостью более 22 стоящих или сидящих пассажиров, имеют габаритную ширину более 2,3 м, делятся на три класса:
 - I* – городские автобусы;
 - II* – междугородные автобусы;
 - III* – туристские автобусы.
- Промежуточное положение между городскими и междугородными занимают пригородные автобусы, они не выделены в самостоятельный класс и имеют черты того и другого. Транспортные средства общего пользования малой вместимости (менее 22 пассажиров, исключая водителя), часто называют автобусами малой вместимости.

Компоновка салона автобуса.

- Автобусы должны иметь определенное количество дверей. Различают служебные двери (они используются пассажирами при нормальной эксплуатации) и запасные двери (они устраиваются дополнительно к служебным дверям и используются в исключительных обстоятельствах, при опасности). Кроме того, предусматриваются аварийные выходы (окна, люки).
- Минимальное число служебных дверей зависит от числа пассажирских мест и класса автобуса, оно регламентировано стандартом. Общее число дверей – не менее двух. Общее количество выходов, включая аварийные, также определяется стандартом.
- Через свободное пространство внутри транспортного средства у боковой стенки, в которой расположена служебная дверь, должен свободно проходить в вертикальном положении специальный щит, размеры которого определяются стандартом.
- Расстояние и размер сиденьем определяется по стандартам.

Компоновка салона автобуса.



Автомобильное кресло

- Автомобильное и тракторное сиденье должно обеспечивать:
- - удобную позу водителя и пассажира;
- - благоприятное распределение давлений на участки тела;
- - защиту человека от вибраций и других динамических воздействий;
- - передачу телу человека (водителя) необходимых динамических воздействий, чтобы он мог «чувствовать» автомобиль или трактор;
- - фиксацию тела в определенном положении, несмотря на динамические воздействия, прежде всего горизонтальные;
- - возможность изменения позы.

- Сиденье должно соответствовать стандартным требованиям пассивной безопасности, и, прежде всего, должна быть обеспечена необходимая прочность сиденья (ГОСТ Р 41.80-99 (Правило ЕЭК ООН № 80)). Автомобильное сиденье (подушка, спинка и их крепление) должно выдерживать горизонтальную нагрузку, направленную вперед и назад, приложенную в центре масс сиденья и равную двадцатикратному весу сиденья.



Отделка интерьера транспортной машины

Хорошая отделка интерьера транспортной машины вызывает у водителя и пассажиров чувство защищенности, комфорта и уюта, что способствует повышению активной безопасности.



- При выборе основных цветов для отделки интерьера надо позаботиться о сочетании их с цветом наружной окраски автомобиля или трактора. Обычно фирмы, выпускающие легковые автомобили, предлагают покупателю 10...15 вариантов окраски автомобиля и десятки вариантов цветового решения интерьера, это повышает продаваемость продукции фирмы. Для деталей интерьера, расположенных в передней части кузова или кабины, обычно используют темные ахроматические цвета, это способствует концентрации внимания водителя на дороге.

Общие требования к отделочным материалам, используемым в интерьере транспортных машин:

- - высокие эстетические качества, точнее, наилучшее соотношение качества и цены;
- - необходимые шумоизоляционные и шумопоглощающие свойства;
- - стойкость к перепадам температуры, возможным в эксплуатации;
- - минимальное светоотражение поверхности (не должны возникать световые блики, прежде всего на деталях вблизи панели приборов);
- - стойкость к загрязнениям и возможность легкого удаления грязи;
- - износостойкость (особенно это относится к покрытию пола);
- - поверхность материала не должна становиться липкой при повышенной температуре;
- - низкая воспламеняемость и малая скорость горения; при горении не должен выделяться ядовитый газ.

Что нового в автомобилях:

- Регулировка по высоте.
- Автоматический климат-контроль.
- Поясничная поддержка.
- Инсталляция TV и DVD систем.
- Установка телевизоров в подголовники.
- Головное устройство. (Автомобильная магнитола) 2DIN и 1DIN.
- Подушка безопасности.
- Подогрев сиденьев.
- Различные электроприводы позволяющие регулировать кресло в 12 положениях. Пожужжав электроприводами, сможете подстроить любую часть такого трона, например удлинить подушку, изменить угол наклона верхней части спинки и даже поиграть высотой подголовника.
- Сиденье с памятью.
- В сиденье встраивают до десятка вентиляторов, прогоняющих воздух через перфорированную кожу. Водитель может изменять интенсивность охлаждения, управляя скоростью потоков. Если холодно, воздух подогревают встроенные электротэны.
- В сиденье могут быть скрыты и другие устройства, повышающие уровень безопасности. Все больше моделей получают активные подголовники для эффективной защиты шейных позвонков при наезде сзади. В момент удара подголовник перемещается навстречу затылку, уменьшая ускорение головы и снижая тем самым риск травмы. Принцип работы таких устройств бывает самым разнообразным.