

УДК 629.3.046

*Лобынцева О.А.,
магистрант 2 курса
факультет «Политехнический институт»
Девятина Д.Ш.,
магистрант 2 курса
факультет «Политехнический институт»
Научный руководитель: Бодров А.С., к.т.н., доцент,
ФГБОУ ВО «Орловский государственный университет
имени И.С.Тургенева», г. Орел*

АНАЛИЗ ИЗМЕНЕНИЯ ИНТЕРЬЕРА АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ДОВОЕННОГО ВРЕМЕНИ

Аннотация: в статье показаны возможности современной индустрии дизайна автомобильного интерьера, её взаимодействие как с современными тенденциями в дизайне, так и с изменениями в экстерьере самого автомобильной дизайна. Затрагивается и поясняется влияние современного мира и отражение его инноваций в каждой эпохе автомобилестроения. Изменение эргономики в салоне автомобиля, а также прослеживается взаимосвязь этих изменений с модой, техническим совершенствованием и прочими факторами.

Ключевые слова: интерьер, салон, автомобиль, дизайн, история.

*Lobyntseva O.A.,
The 2nd course, faculty of «Polytecnic Institute»
Devyatina D.Sh.,
The 2nd course, faculty of «Polytecnic Institute»
Scientific adviser: Bodrov A.S.,
candidate of technical sciences, associate professor,
Orel State University named after I.S.Turgenev*

ANALYSIS OF CHANGES IN THE INTERIOR OF MOTOR VEHICLES IN THE PRE-WAR TIME

Annotation: possibilities of the modern industry of design of an automobile interior, her interaction both with current trends in design, and with changes in an exterior of the most automobile of design are shown in article. Influence of the modern world and reflection of his innovations in every era of automotive industry is mentioned and explained. Change of ergonomics in inside of the car, and is also traced interrelation of these changes with fashion, technical improvement and other factors.

Keywords: interior, salon, car, design, history.

Развитие современного быстро-мобильного человеческого общества неотделимо от истории развития транспорта, ведь именно вследствие развития автомобильной промышленности мы получили возможность создавать удобную, комфортную и относительно доступную каждому среду для перемещения как в городской так и загородной местности.

В XX и начале XXI веков мировой транспорт получил стремительное развитие как в отношении масштабов перевозок и протяжённости сетей, так и в части качественного перевооружения всей технической базы. Возможности паровых и топливных двигателей внутреннего сгорания позволили человеку в разы сокращать собственные передвижения на дальние расстояния, ну и конечно же дизайн нашёл своё отражение и в автомобиле, как во внешнем облике, так и в интерьере салона. Автомобиль становится новым толчком к развитию промышленности и вбирает в себя все технические инновации современности, являясь отражением своей эпохи.

Общеизвестно, что Карл Бенц построил свой первый автомобиль в 1885 в Мангейме и получил патент на первую модель 29 января 1886, а

затем начал выпуск автомобилей в 1888 году после того, как его жена Берта Бенц показала с помощью первой междугородней поездки от Мангейма до Пфорсгейма и обратно в августе 1888, что безлошадные экипажи вполне подходят для повседневного использования. Но первые машины, были больше похожи на кареты, примером могут служить первые модели «Ford A» и «Ford T» [4]. Причины подобной формы кузова могут быть старые стереотипы конструкторов, привыкших к тому, что кареты были, в основном открытыми. К тому же малая скорость автомобиля не вызывала необходимости в более обтекаемых формах [2].

Говоря о каретном типе кузова следует заметить, что в книгах, написанных лет сто тому назад, говорилось: «от экипажа требуется красота, изящество и удобство, как и от хорошего дома». Также не раз приходилось кузов называли одеждой, костюмом автомобиля. Это образное название было достаточно верным, когда на раме шасси автомобиля укрепляли кузов старинного образца. Он играл роль красивой оболочки для защиты пассажиров от ветра, пыли, холода и непогоды. Действительно, это был нарядный «костюм» автомобиля. [2].

В эру ветеранов (1900–1915) автомобили рассматривались больше в качестве модной новинки, нежели как по-настоящему полезное устройство. Большие перемены произошли в области водительской эргономики: появились и тут же были приняты на вооружение большинством традиционные рули, а место водителя из центра переместилось вбок. Именно в этот период на рынок выходит первый автомобиль, похожий не на карету без лошадей, а на современные машины – Mercedes 35PS. У компании Peugeot появляется свой Type 36 – промежуточный вариант, похожий на карету с капотом. Однако все вышеперечисленные машины в основном радовали владельцев богатой отделкой и декором. До тех пор, пока не появился Ford Model T. Первый в автомобильной истории продукт, изготовленный с помощью конвейерной

сборки. Разумеется, вместе с этим появились и стандартизированные интерьеры, которые были проще на вид, но уже имели руль и три педали, поэтому больше напоминали современные автомобили [1].

В отделке недорогих машин преобладали велюр, вельвет или ткани темных оттенков. В премиум-сегменте почти все машины строились на заказ, и покупателя в выборе цветов никто не ограничивал, да и сами материалы были дороже, а испачкать их не боялись. Цвета выбирали более светлые. Кроме того, в отделке почти обязательно присутствовали ценные породы дерева, занавески на окнах были шелковыми, а обивка сидений часто выполнялась из сукна. Нередки были и инкрустированные деревянные внутренние панели. Несмотря на прогресс, в отделке машин все еще преобладали цветовые и дизайнерские решения из мира карет.

Альфред Слоун – генеральный директор компании General Motors, вводит в автопром понятие регулярного рестайлинга. До его прихода машины покупались раз и на всю жизнь, теперь же они менялись постоянно. Качество падало, зато прогресс в дизайне и технологиях шел непрерывно.

Довоенная эра в автомобильном дизайне 1930–1940 была отмечена началом великой депрессии в США, бумом аэродинамики в дизайне автомобилей и введением регулярных рестайлингов. В родстере BMW 328 уже присутствовал полный набор необходимых приборов, множество ручек и рукояток, салонное зеркало заднего вида, кресла обитые кожей, в дверях кармашки для мелочей и присутствовал перчаточный ящик.

1940–1950 годы ознаменовали появление «пантона» – кузова, образованного слившимися передними и задними крыльями с единой верхней линией. Линия пантона – верхняя линия крыльев на таких автомобилях [3]. Кроме того, появились кварцевые часы, раздвижные солнцезащитные козырьки, прикуриватели, скрытые за поворотными панелями, и даже интегрированные системы обогрева и вентиляции с

отдельными воздуховодами для задних пассажиров. В первых Porsche 356 для экономии использовалось много деталей от автомобилей Volkswagen, а отделка и приборы были простыми. В Saab 92 панель приборов была объединена в общую.

Человечество всегда стремилось к смене того, что его окружает, это касается и техники. Это может быть обусловлено множеством факторов, в том числе веяниями моды, потребностью к постоянному повышению комфорта и эргономики или просто желанием иметь что-то, чего нет у других. В любом случае, люди во все времена совершенствовались и пытались окружить себя современными технологиями.

Использованные источники:

1. История автомобиля. URL: http://ru.wikipedia.org/wiki/История_автомобиля (дата обращения 25.12.20).
2. История кузова автомобиля. URL: <http://ustroistvo-avtomobilya.ru/kuzov/istoriya-kuzova-avtomobilya> (дата обращения 24.12.20).
3. Рабочее место: эволюция автомобильного интерьера. URL: http://www.mashinomania.ru/2015/09/blog-post_24.html (дата обращения 25.12.20).
4. Бойцов, С. Развитие дизайна в автомобилестроении. URL: http://www.vfmgiu.ru/files/06_04_2007_3.pdf (дата обращения 25.12.20).