

Stipriausiu pasaulio žmogumi tituluojamas Žydrūnas Savickas nėra tipinis automobilių pirkėjas. Iš salono jis neišeis su „Peugeot 208“ ar panašaus nedidelio modelio rakteliais. Į tokius automobilius galiūnas paprasčiausiai netelpa – 191 cm ūgio apie 180 kg sveriantis vyras prioritetą teikia didesniems modeliams, tačiau šiuolaikiniais gaminiais turi pastabų.

Senesni buvo erdvesni

Ž. Savicko akis dažniausiai užkliūva už visureigių, o šiuo metu jis vairuoja „Peugeot 5008“ – didžiausią šio prancūzų gamintojo automobilį. Kodėl galiūnas renkasi būtent didesnio pravažumo automobilius?

„Aš važiuoju daug, kasmet po 40–60 tūkst. kilometrų, tad automobilyje turiu jaustis patogiai. Į visureigį įlipti paprasčiau, jame erdvės daugiau. Kai buvau lengvesnis, ir į žigulius tilpau, bet dabar tokios patirties kartoti nenorėčiau, nostalgijos tai technikai nejaučiu“, – teigia Ž. Savickas.

Lygindamas naujus automobilius su gamintais prieš 10 ar 15 metų, galiūnas pastebi tendenciją – mažėjančią erdvę kojoms. Priekinėje dalyje esanti pertvara tarp vairuotojo ir keleivio vis plėtėja, tad stambios automobilio valdytojo kojos nuolat į ją remiasi.

„Šią bėdą – sparčiai siaurėjančią vietą sėdėti – turi visi, nepaisant automobilio dydžio. Vienareikšmiškai senesni yra erdvesni“, – įsitikinęs Ž. Savickas.

Atnaujinęs automobilio modelį, gamintojas dažniausiai pabrėžia didesnę erdvę nuo sėdynės iki lubų, didesnę tarpą nuo sėdynės iki pedalų, daugiau vietos pečiams. Erdvę kojoms į plotį minima itin retai, mat daugeliui vidutinio sudėjimo žmonių didėjantis centrinis pultas nekelia problemų.

Kodėl ta erdvė mažėja? Dėl technologinės pažangos: daugėja įvairių sistemų valdymo prietaisų, didėja ekranai, centriniame pulte dažnai būna numatyta vieta netgi išmaniesiems telefonams. Patį automobilį platinti įmanoma labai minimaliai, tačiau interjere rezervo daugiau, todėl centrinis pultas artimiausiu metu yra užprogramuotas netapti siauresnis.

Antra vertus, daugelis kitų automobilio vietų tampa vis erdvesnės. Darbinis variklių tūris mažėja, tad gamintojams nebereikia daryti ilgo kapoto, daugiau vietos galima palikti salonui. Sėdynės dėl pažangesnių medžiagų plonėja, tad vietos gale daugėja – šiandien net į naują B ar C segmento (pvz., „Audi A1“, „Lexus CT“, „Mercedes-Benz A-Class“) automobilį patogiai gali susėsti 4 suaugę žmonės. Dar prieš keliolika metų tai buvo sunkiai suvokiama – galinės

sėdynės tokio dydžio automobiliuose tiko nebent paaugliško sudėjimo asmenims. Dėl tos pačios priežasties auga ir bagažinės – šiandien C segmento universalas (pvz., „Peugeot 308 SW“) bagažo erdvė yra didesnė nei prieš keliolika metų gaminto D segmento universalas.

Svarbus intuityvumas

Ž. Savickas teikia prioritetą ne tik erdvei, bet ir įvairioms detalėms, pavyzdžiui, porankiui. Kai kuriuose automobiliuose jis būna ne tokioje patogioje vietoje ir laikyti vairą padėjus ranką ant jo neįmanoma. Ne mažiau svarbus privalumas – „Bluetooth“ sujungimas su telefonu ir sistemos valdymas ant vairo, nes užmiestyje gyvenantis ir per dieną neretai 200 kilometrų nuvažiuojantis pasaulio rekordininkas daug skambina automobilyje.

Tokiems klientų norams automobilių gamintojai skiria daug dėmesio ir bando valdymą padaryti kuo paprastesnį. Kuo daugiau funkcijų vairuotojai sugeba valdyti intuityviai, neskaitydami instrukcijų, tuo interjero dizainerių darbas vertinamas geriau. „Lietuvos metų automobilio“ rinkimuose įvairių sistemų valdymas lemia dalį galutinio įvertinimo, pavyzdžiui, jeigu automobilio neįmanoma sujungti „Bluetooth“ ryšiu su išmaniuoju telefonu, vargu ar jis gaus aukštą balą.

Tačiau ir intuityvumo srityje yra tam tikrų neatitikimų. Vieni dalykai yra patogūs automobiliui stovint, tačiau važiuojant – jau nebe.

Pavyzdžiui, daugelyje automobilių šiandien yra jutikliniai ekranai. Juose galima valdyti įvairias funkcijas – navigaciją, radiją, prijungti telefoną ir t. t., kai kuriuose net reguliuoti klimato kontrolę, sėdynių šildymą. Kai automobilis stovi, valdyti labai elementaru, pagrindiniai principai suprantami ir darželinukui. Tačiau vairuojant naudotis juo nėra paprasta, žmogus turi nukreipti dėmesį nuo kelio, kad pažiūrėtų į ekraną, o tai eismo saugumo situacijos toli gražu negerina.

Jutikliniai paviršiai pamažu išstumia tradicinius mygtukus ir rankenėles, tad gamintojai siūlo įvairių šios problemos sprendimų: pavyzdžiui, „Peugeot“ montuoja ekranus aukštai, kad vairuotojas, žiūrėdamas į kelią, akies kraštelio matytų, kas juose rodoma, ir galėtų paspausti norimus mygtukus, nenukreipdamas dėmesio nuo vairavimo. „Audi“ ar „Cadillac“ kiekvieną funkcijos pakeitimą jutikliniame paviršiuje pažymi vibracija.

Kai kurie gamintojai į automobilius montuoja atskirus projekcinius ekranus, kurie rodo pagrindinius duomenis ant priekinio stiklo – taip matyti greitį ar navigacijos nurodymus galima visiškai nenukreipiant žvilgsnio nuo kelio. Kita vertus, didelė šiuolaikinio eismo problema – naudojimasis išmaniaisiais telefonais vairuojant. Todėl nereikėtų nustebti, jei po

kelių metų projekciniame ekrane bus galima skaityti žinutes ar naršyti socialiniame tinkle.

