

ICS 43.040.60  
T 26



# 中华人民共和国国家标准

GB 11552—2009  
代替 GB 11552—1999

GB 11552—2009

## 乘用车内部凸出物

The interior fittings of passenger car

中华人民共和国  
国家标准  
乘用车内部凸出物  
GB 11552—2009

\*

中国标准出版社出版发行  
北京复兴门外三里河北街16号  
邮政编码:100045

网址 [www.spc.net.cn](http://www.spc.net.cn)

电话:68523946 68517548

中国标准出版社秦皇岛印刷厂印刷  
各地新华书店经销

\*

开本 880×1230 1/16 印张 2 字数 54 千字  
2010年1月第一版 2010年1月第一次印刷

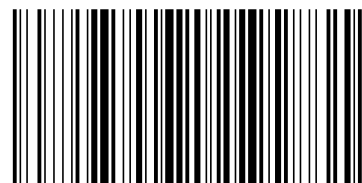
\*

书号: 155066·1-39252 定价 30.00 元

如有印装差错 由本社发行中心调换

版权专有 侵权必究

举报电话:(010)68533533



GB 11552—2009

2009-09-30 发布

2012-01-01 实施

中华人民共和国国家质量监督检验检疫总局  
中国国家标准化管理委员会 发布

## 目 次

前言 .....	I
1 范围 .....	1
2 规范性引用文件 .....	1
3 术语和定义 .....	1
4 要求 .....	3
附录 A (资料性附录) 本标准章条编号与 ECE R21 章条编号对照 .....	9
附录 B (规范性附录) 动态确定的头部碰撞区的确认 .....	13
附录 C (规范性附录) 头部碰撞区的确定 .....	14
附录 D (资料性附录) 对标准条文及附录的注解 .....	15
附录 E (规范性附录) 柱状试验棒在天窗及车窗“开口”中的典型位置 .....	21
附录 F (规范性附录) 测量凸出高度的方法 .....	23
附录 G (规范性附录) 吸能材料的试验程序 .....	25
附录 H (规范性附录) 用于 4.2.1 的测量装置和程序 .....	27

## 附 录 H

(规范性附录)

### 用于 4.2.1 的测量装置和程序

在采用下述装置及程序时,一切能被本装置所触及的构件(开关、拉钮等),均应视作有可能与乘员膝部发生碰撞的构件。所有脚操纵的操纵件均视作脚踏板。

#### H.1 测量装置

测量装置简图如图 H.1 所示。

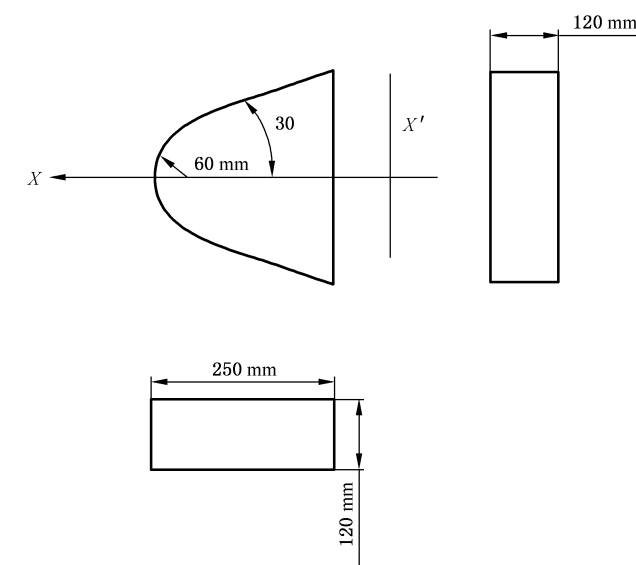


图 H.1

#### H.2 程序

可以将测量装置置于仪表板上下分界线以下的任何位置,并使:

- $XX'$ 平面与车辆的纵向中心平面平行;
- $X$ 轴线在水平面上、下各  $30^\circ$  的范围内转动。

H.3 在进行以上试验时,应除去邵尔(A)硬度低于 50 的所有材料。

被接触到的任何顶盖的拱架和加强筋,仍需服从 4.4.2.1 的规定,但有关凸出高度的规定除外。

#### G.4.2 撞击速度

G.4.2.1 如果撞击方向与撞击点表面法线间的夹角小于或等于  $5^\circ$ , 试验中应使摆锤撞击中心运动轨迹切线与 G.4.1 规定的撞击方向相重合。锤头应以 24.1 km/h 的速度撞击试验构件,对用于覆盖安全气囊的盖板,则应以 19.3 km/h 的速度进行撞击。为达到这一速度,可仅利用本身的动能,也可利用一个附加的推动装置。

G.4.2.2 如果撞击方向与撞击点表面法线间的夹角大于  $5^\circ$ , 试验中可使摆锤撞击中心运动轨迹的切线与撞击点表面法线相重合。此时试验速度应降低到 G.4.2.1 规定速度的法线分量。

#### G.4.3 结果要求

试验中,锤头的减速度超过  $80g$  的持续时间不应超过 3 ms。

减速度值应取两个加速度计读数的平均值。

#### G.5 等效试验方法

G.5.1 只要能取得上述 G.4.3 所规定的结果,允许采用其他等效试验方法。

G.5.2 采用不同于 G.1~G.4 所述的试验方法时,试验人员有责任对所采用方法的等效性加以论证。

## 前 言

本标准全部技术内容为强制性。

本标准代替 GB 11552—1999《轿车内部凸出物》。

本标准的技术内容修改采用 ECE R21《关于机动车内部凸出物的认证统一规定》(修订本 2)及随后截止到 2003 年 1 月发布的所有增补件、勘误表的英文版和法文版。

本标准根据 ECE R21 重新起草。在附录 A 中列出了本标准章条编号与 ECE R21 章条编号的对照一览表。

考虑到我国国情,在采用 ECE R21 时,本标准做了一些修改。

本标准与 ECE R21 的主要差异及其原因如下:

- 删除 ECE R21 附录 5“三维 H 点确定程序”的相关内容,标准中涉及到该方面的内容参照 GB 11551—2003 附录 C 中的内容执行,避免了由于标准用语的差异在实际操作时产生误差。
- 删除 ECE R21 中第 3 章“认证申请”、第 4 章“认证”、第 6 章“车型认证的变更和扩展”、第 7 章“生产一致性”、第 8 章“生产不一致的处理”、第 9 章“正式停产”、第 10 章“主管部门及检测机构名称和地址”以及附录 2“通知单”、附录 3“认证标志的布置”的内容,其原因是标准体系和法规体系的差异所致。

为便于使用,对于 ECE R21 还做了下列编辑性修改:

- “本法规”改为“本标准”;
- 增加资料性附录 A。

本标准与 GB 11552—1999《轿车内部凸出物》的主要差异有:

- 变更了标准的适用范围(由轿车变更为  $M_1$  类汽车,并增加了对车窗、天窗及隔断系统电操作的要求)(本版的第 1 章);
- 增加了部分术语和定义(本版的 3.2、3.10~3.18);
- 增加了车窗、天窗及隔断系统的电操作(本版的 4.8);
- 增加了资料性附录 A“本标准章条编号与 ECE R21 章条编号对照”(本版的附录 A);
- 增加了规范性附录 B“动态确定的头部碰撞区的确认”(本版的附录 B);
- 增加了规范性附录 E“柱状试验棒在天窗及车窗‘开口’中的典型位置”(本版的附录 E);
- 按照 ECE R21 修订版,对撞击速度进行了修改(本版的 G.4.2.1)。

本标准的附录 B、附录 C、附录 E、附录 F、附录 G、附录 H 为规范性附录,附录 A、附录 D 为资料性附录。

对于新认证车型,本标准自 2012 年 1 月 1 日起实施;对于在生产车型,本标准自 2013 年 1 月 1 日起实施。

本标准由国家发展和改革委员会提出。

本标准由全国汽车标准化技术委员会归口。

本标准起草单位:神龙汽车有限公司、东风汽车有限公司、国家汽车质量监督检验中心(襄樊)、东风本田汽车有限公司。

本标准主要起草人:尹爽清、余忠皋、黄小枚、王捍华、童国胜、李韬。

本标准所代替标准的历次版本发布情况为:

- GB 11552—1989、GB 11552—1999。