



КОМТРАНС

КАБИНА – ВТОРОЙ ДОМ ИЛИ УЮТНЫЙ ОФИС?

В современных седельных тягачах уровень комфорта практически не уступает средней квартире-студии. Оно и понятно, дальнобойщики проводят в ней больше времени, чем дома. Но ведь и водители самосвалов, бортовых платформ, автокранов, КМУ, бетоносмесителей и т. д. тоже люди. Что предлагают производители для уменьшения усталости шофёров?

Подготовил Артём Щетников Фото: Евгений Ошкин



Собственно, любой человек, находящийся в некомфортной обстановке, не отличается продуктивностью. Он быстрее устаёт, отвлекается на раздражители и т. д. По словам руководителя проекта Управления развития продаж ГК «Современные транспортные технологии» Анатолия Круглякова, водитель с наименьшей нагрузкой во время работы лучше контролирует ситуацию на дороге, то есть движется безопаснее и с большей средней скоростью. Кроме того, он пристальнее обращает внимание на поведение автомобиля, а потому лучше следит за его техническим состоянием. И не допускает ситуаций, когда появившаяся проблема приводит к отказу непосредственно во время пути.

«Рабочее место одинаково для всех типов кабин, и большинство производителей придерживается

общих методов построения этой зоны. Они базируются на:

- просчёте эргономики (у водителя всё должно находиться в ближайшем доступе, под рукой, а необходимые органы управления должны быть понятны и просты в использовании);
- комфортном уровне сидения и широком диапазоне настройки рулевой колонки;
- снижении шума и вибраций в кабине, улучшении обзорности и удобства доступа;
- оснащении автомобиля ассистентами в движении, среди которых круиз-контроль, удержание в полосе, экстренное торможение, камеры обзора слепых зон, адаптивные усилители рулевого управления», — утверждает г-н Кругляков.

Особое внимание производители уделяют современному креслу

водителя, а некоторые вендоры — и пассажирскому, с пневматической подвеской и обогревом, отмечает руководитель отдела продаж группы компаний ООО «ААА Траксервис» (официальный дилер MAN, Sinotruk, Hyundai и Isuzu) Дмитрий Кондраков. Он также обращает внимание, что большинство иностранных заводов в базовой комплектации оснащают грузовики тем, что давно стало обыденностью в легковых машинах: LED-освещением, мультимедийной системой с Bluetooth, холодильниками, круиз-контролем с поддержанием дистанции, электронной системой курсовой устойчивости, датчиками концентрации внимания и т. д.

Собственно, на эволюцию влияют и требования потребителей.

«Интерьер кабины должен быть максимально практичным, функциональным, из немарких изно-



состойких материалов, с хорошей теплошумоизоляцией, иметь достаточное количество разных ниш и ящиков для хранения личных вещей водителя. Кроме того, интерьер также должен соответствовать всем нормативным техническим требованиям и экологической безопасности.

Из оснащения кабин можно выделить наличие автономной системы обогрева кабины, холодильника, микроволновки, удобного спального места с анатомическим матрасом, панель управления с доступом к различным функциям обеспечения комфорта (блок управления мультимедиа, клавиши управления светом, люком, воздушным отопителем, USB Type-C) — всё, что необходимо для комфортного отдыха водителя во время стоянки.

Кондиционер или климат-контроль, камеры заднего вида или кругового обзора, адаптивный круиз-контроль, подогрев сидений, вентилируемые или охлаждаемые сиденья, водительское кресло с памятью, регулируемая рулевая колонка, контроль слепых зон, предупреждение о сходе с полосы движения, наличие аудиосистемы Apple CarPlay или Android Auto. Всё, что обеспечивает максимально комфортное и безопасное управление автомобилем», — перечисляет запросы клиентов главный конструктор по автомобильным агрегатам ПАО «КАМАЗ» Максим Григорьев.

Потребитель, покупая современный автомобиль, планирует получить минимальный набор опций, которые ещё 5 лет назад казались нереальными даже в легковых автомобилях. Причём такие пожелания возникают не только при покупке магистральных тягачей, но и при покупке техники с малой тоннажностью перевозок, уточняет г-н Кондраков.

И ВСЁ-ТАКИ ОНИ РАЗНЫЕ

Однако кабины по уровню комфорта у разных производителей всё же отличаются. Особенно это видно в сравнении современных седельных тягачей и грузовиков с надстройками. Первое, что бросается в глаза, — отсутствие спальных мест. Как говорит Максим Григорьев, так



как самосвалы, автокраны, КМУ, бетоносмесители и т. п. работают на коротком транспортном «плече», то в плане максимального комфорта важно исключительно рабочее место водителя. Сюда входят комфортное сиденье на пневмоподвеске, регулируемое по высоте и наклону, регулируемая рулевая колонка, продуманная эргономика расположения элементов управления автомобилем и надстройками, обзорность на рабочем месте, подсветка приборной панели, комфортная подсветка в салоне.

Но при покупке нового грузовика можно заказать кабину со спальным местом и рядом иных опций для повышения комфорта, уточняет коммерческий директор ООО ТК «СОТА Логистик» (логистический оператор SOTA Logistic) Кирилл Латинский. В некоторых моделях инженеры изначально предусматривали в конструкции короткой кабины монтаж откидывающейся полки, прозванной шофёрами «курятником». Г-н Латинский оценивает установку подобного спальника примерно в 2 500 евро.



«Если говорить о технике производства КНР, то практически все ТС сегодня в базе комплектуются спальным местом. По прошлым поставкам европейской техники разницы присутствовала, но была не столь существенна, чтоб выбирать из-за этого кабину без спального места, около 3 000 — 5 000 евро», — говорит Дмитрий Кондраков.

В некоторых видах грузового транспорта спальное место — это потеря в объёме перевозимого груза, напоминает генеральный директор «АвтоСпецЦентр Котляковка» (Коммерческие автомобили) Илья Молчанов. В качестве решения он указывает установку на крышу грузового автомобиля спального бокса, так называемого «скворечника», в Европе более известного как Top-sleeper. Стоимость варьируется от модели, для которой потребуется эта дополнительная опция, и начинается от 100 000 рублей.

«Такие кабины мало кто в мире делает и делает в данный момент. По большей части разработку Top-sleeper предлагают только компании, занимающиеся переоборудованием уже выпущенных в эксплуатацию автомобилей. Их мотивы объясняются спросом. Купленный неликвид на вторичном рынке или желание сэкономить при покупке техники — главные причины приобретений транспортных средств.

При переоборудовании расположение кабины сверху является единственным приемлемым вариантом. Во-первых, не нужно особенно вмешиваться в силовой каркас устройства. Во-вторых, нет необходимости изменять геометрию автомобиля, поскольку за кабиной стоит кузов или ССУ (седельно-сцепное устройство). Основные проблемы спальных мест над головой водителя — безопасность и удобство эксплуатации. После «скворечника» «курытник» должен показаться сказкой», — улыбается представитель ГК «Современные транспортные технологии».

Примечательно, что сами автопроизводители такие надстройки над кабиной не делают. По словам Максима Григорьева, у «КАМАЗа» были опытные разработки, но у потреби-



теля они оказались практически не востребованы, использование таких надстроек ограничивается единичными случаями.

«Судя по высоте расположения и полезному объёму «скворечника», применение таких спальных мест скорее вынужденная мера, чем желание клиента. Исходя из личного опыта, они спросом пользуются не активно», — делится г-н Молчанов.

А вот «куратники», по опыту Кирилла Латинского, прекрасно прижились в России. Дмитрий Кондраков говорит, что на российских грузовиках достойных вариантов не видел. Хотя признаёт, что в Европе подобные спальные места более популярны именно из-за качества надстраиваемых кабин. Представитель «КАМАЗа» подчёркивает, что отсутствие принципиальной разницы в цене по сравнению с полноценной кабиной со спальным местом делает выпуск, освоение и поддержку таких модификаций в целом малорентабельными.

«Откидное спальное место не такое удобное в плане доступа, как полноценный спальник. По этой причине не все водители считают функцию комфортной, но при прочих равных условиях пересаживаться в машину без такой опции не хотят, ведь это неплохая возможность отдохнуть в незапланированной ситуации, например при ожидании разгрузки/погрузки. Решение также актуально для автомобилей, где в силу компоновки невозможно или нерационально использовать целое место для сна. Ситуацию, когда собственник транспорта старается сэкономить на стоимости покупки путём отказа от полноценной спальной кабины в пользу подобного «куратника», не берём на рассмотрение, так как это недальновидная стратегия», — рассуждает Анатолий Кругляков.

И ВНОВЬ ПРО ДЕНЬГИ

Как отметили выше эксперты, наличие спального места и опций для

комфорта влияет на финансовый вопрос при выборе грузовика. Но мы с вами уже люди опытные и смотрим не только на первоначальные вложения, но и на стоимость владения в перспективе. И вот тут мнения экспертов оказались неоднозначными.

Например, Дмитрий Кондраков считает, что на этот параметр кабина не влияет, если не брать во внимание факт расхода топлива и стоимость лобового стекла.

«Всё зависит от комплектации автомобиля, к примеру, если он оборудован системой вентиляции и кондиционирования, а также воздушным отопителем кабины, это повлечёт за собой увеличение расходов на горюче-смазочные материалы, что, как следствие, приведёт к увеличению стоимости владения грузовиком. Но, несмотря на это, наличие этих опций позволит водителю работать в комфортных условиях с большей эффективностью.

Влияют на стоимость материалы изготовления кабины, методика



ПРОИЗВОДСТВО И ПРОДАЖА ФАРКОПОВ

т.: +7 (8332) 38-54-44, 38-56-65
e-mail: sales@dizel-c.ru
www.dizel-c.ru



Компания «Дизель-С» занимается поставками техники для лесозаготовки. Учитывая наши многолетние знания в перевозке леса, мы разработали и изготовили тягово-сцепное устройство, которое может быть использовано и в других отраслях.

ТЯГОВО-СЦЕПНОЕ УСТРОЙСТВО DC50/190

(далее ТСУ) предназначено для передачи тягового усилия от грузовика на прицеп.

Технические характеристики:

- сцепная петля диаметром 50 мм;
- максимальная тяговая нагрузка D составляет 190 кН;
- ТСУ устанавливается на специальную поперечную силовую балку (траверсу) со штатными отверстиями 100x160 мм;
- угол поворота дышла 90 градусов.

Отличительной чертой нашего фаркопа является ремонтпригодность и доступность запчастей.

Сертификат соответствия
№ ЕАЭС RU C-RU.АД07.В.05616/23.



обработки металла, качество покраски. В современных реалиях автомобили оснащаются большим количеством электроники, а в грузовом автомобиле эти электронные блоки

располагаются непосредственно в кабине, что подразумевает выход их из строя в течение периода эксплуатации, что повлечёт за собой материальные затраты на ремонт

и, как следствие, увеличение стоимости владения грузовиком», — считает **Илья Молчанов**.

Спикер ещё раз напоминает, что неплохим вариантом для среднетоннажного коммерческого транспорта является установка накрывного спального бокса. А **Максим Григорьев** уверен, что в условиях развитой дорожной инфраструктуры отдых водителя вряд ли будет проблемой даже для регулярных рейсов, и скорее более низкая цена приобретения автомобиля сыграет более важную роль, чем гипотетические неудобства возможных разовых рейсов.

«Наличие ТВ, микроволновки, холодильника и т. п., что используют, как правило, во время стоянки, приводит к повышенному расходу заряда АКБ, т. е. во время движения генератор будет работать в режиме заряда АКБ большее время, соответственно, повысится расход топлива. Аналогично и использование автономного отопителя в случае ночёвки водителя в кабине», — аргументирует главный конструктор по автомобильным агрегатам ПАО «КАМАЗ».

«Кабина, безусловно, влияет, начиная с момента покупки. Это зависит от её типа, комплектации (набора базовых и дополнительных опций и оборудования), а также высоты: чем кабина выше, тем тяжелее, и тем чаще не-





обходимо менять амортизирующие элементы. В седельных тягачах, как правило, в базовую комплектацию не входят: стояночный климат-контроль, холодильник, сервоприводы внутреннего оборудования, улучшенная стереосистема и улучшенное водительское сиденье, второе спальное место, навигация и многое другое. Все эти опции заказываются отдельно и в процессе эксплуатации потребуют затрат на обслуживание», — перечисляет коммерческий директор SOTA Logistic.

Важно упомянуть не только о расходной, но и доходной части процесса, поскольку они взаимосвязаны, напоминает Анатолий Кругляков.

«Стоимость владения — это удельная величина расходов на эксплуатацию автомобиля, например руб./км. В этом случае тип кабины на стоимость практически не влияет, так как изменения по снаряжённой массе и аэродинамике минимальные. Конструктивных элементов, требующих дорогостоящего ремонта при отказе, у какого-то определённого вида не имеется. То есть напрямую кабина существенно не может повлиять на расход топлива и затраты на ремонт.

Однако необходимо, чтобы в любом автомобиле кабина была проработана особенно тщательно, так как её исполнение, в том числе длина, влияет на проектирование

комплектного средства, а значит, на его общую эффективность. Неодуманная установка спального места практически всегда приводит к снижению грузоподъёмности. А это, в свою очередь, ведёт к сокращению дохода компании: чем меньше груза везёт автомобиль, тем ниже и заработок.

Что касается остаточной стоимости, неправильно подобранная под тип техники кабина (например, тягач с дневной кабиной) снижает цену и скорость продажи транспортного средства на вторичном рынке. Таким образом, этот выбор оказывает существенное влияние на бизнес. Кабина обязательно должна соответствовать типу автомобиля», — рассуждает руководитель проекта Управления развития продаж ГК «Современные транспортные технологии».

Эксперт также напоминает, что на комфорте шофёра экономить не стоит и не имеет значения, о каком именно водителе идёт речь: дальнотойного тягача или коммунально-дорожной машины. Важен каждый человек, управляющий транспортным средством, и главная задача — сделать так, чтобы в рабочем пространстве водитель уставал как можно меньше, поэтому кабины современных грузовых автомобилей проектируются по модульному принципу: рабочая зона водителя и зона отдыха.

«По нашим наблюдениям, для клиента значимы: удобство рабочего места, доступа в кабину и зоны отдыха, общая эргономика, количество и объём мест для хранения вещей и обзорность. Важен и микроклимат транспортного средства: мощный отопитель и кондиционер, наличие утепления, низкая шумность и вибронагруженность. Также в приоритете потребителя находятся износостойкие и мало пачкающиеся материалы в оформлении салона и, конечно же, безопасность. Для производителя всё перечисленное имеет не меньшее значение, так как компании стремятся к полному соответствию запросам водителей, работая в равной мере над техническим оснащением автомобилей и их комфортом», — говорит г-н Кругляков. 

